VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat <1> en de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer <2> hebben op 15 december 2008 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat, staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat en minister Cramer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over **het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)**.

Van het overleg brengen de commissies bijgaand stenografisch verslag uit.

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

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

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

Voorzitter: Jager

Aanwezig zijn 13 leden der Kamer, te weten:

Cramer, Van der Ham, Van Heugten, Jager, Koopmans, De Krom, Van Leeuwen, Roefs, Roemer, Van der Staaij, Agema, Vendrik en Vermeij,

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

Aan de orde is de behandeling van:

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 30 juni 2008 over het MIRT spelregelskader (31200-A, nr. 86);

- de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 14 augustus 2008 over de Verkenning verkeerssituatie Hollandsch Diep-Dordtsche Kil (31200-A, nr. 95);

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 11 juli 2008 over de reactie op de artikelen over de A4 Delft-Schiedam in o.a. Delftse Post van 14, 19 en 26 maart 2008 (30561, nr.11);

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 29 september 2008 over de mededeling inzake het ter inzage leggen van het MIRT-projectenboek 2009 (31700, nr. 6);

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 30 oktober 2008 over afschrift brief over filevorming door brug bij Sluiskil (2008Z05531);

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 5 november 2008 over MIRT-afspraken met de provincie Zeeland (31700-A, nr. 10);

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 29 september 2008 over lijst van vragen en antwoorden inzake het MIRT-projectenboek 2009 (31700-A, nr. 6);

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 29 september 2008 over mededeling inzake het ter inzage leggen van het MIRT-projectenboek 2009 (31700-A, nr. 6);

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 25 november 2008 over Maliebaanspoor (Oosterspoorbaan) (29984, nr. 158);

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 27 november 2008 over de uitkomsten bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2008 (31700-A, nr. 19);

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 27 november 2008 over het jaarverslag Randstad Urgent (31089, nr. 23);

- de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 6 november 2008 over de voortgang sleutelproject Arnhem (31700-XI, nr. 10);

- de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 11 november 2008 over uitvoering motie-Van Heugten c.s. over ruimtelijke investeringssystematiek (27562, nr. 19);

- de brief van de minister voor Wonen, Wijken en Integratie d.d. 21 november 2008 over kosten en opbrengsten bij projecten voor verstedelijking tot 2020 (31757, nr. 2);

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 10 december 2008 over MIRT-Spelregelkader (2008Z09033).

De **voorzitter**: Ik open het notaoverleg over het MIRT. Voor dit overleg heeft zich een behoorlijk aantal sprekers gemeld. Wij verheugen ons op hun bijdragen. Wij zijn ook verheugd over de grote belangstelling op de publieke tribune en anderszins.

Dit wordt een lange zitting. Wij willen proberen om niet zo laat te eindigen als vorig jaar. Toen eindigden wij namelijk om 0.15 uur. Vandaag streven wij naar 23.00 uur als eindtijd. Ik stel voor om in de eerste ronde vijf onderlinge interrupties per fractie toe te staan. Een interruptie vat ik op als een vraag en een vervolgvraag, zoals wij bij de behandeling van de begroting doen. Kunnen de woordvoerders hiermee instemmen? Ik zie dat dit het geval is. De grootte van de fracties bepaalt de sprekersvolgorde. Ik zal alle sprekers ongeveer vijf minuten voor het einde van de opgegeven spreektijd waarschuwen. Als eerste geef ik het woord aan de heer Van Heugten van de CDA-fractie.

**

De heer **Van Heugten** (CDA): Voorzitter. Ik zal het spits afbijten in deze MIRT-ronde. Ik ga in op drie onderwerpen, te weten het spelregelkader voor het MIRT, de centen voor ruimtelijke plannen en het een en ander over ruimtelijke projecten.

Vorig jaar zei mijn collega Koopmans het volgende: "lntegraal werken is prima, maar de besluitvorming mag er niet door verzanden. Ook een integraal besluit moet snel en weloverwogen genomen worden. Het is niet de bedoeling dat de broodnodige I-investeringen, dus de investeringen in de infrastructuur, onnodig en onverantwoord lang moeten wachten op de R-plannen, dus de ruimtelijke plannen." Daarop beloofde het kabinet met een spelregelkader te komen waarmee de effectiviteit van handelen zou worden gewaarborgd. Wij hebben hiervan een eerste aanzet mogen zien. Het betreft een matrix van zes beleidsvelden en vier gebiedsdelen. Het lijkt allemaal vrij ingewikkeld te worden. Daarom is het goed dat er verder wordt afgebakend. In het voorliggende voorstel wordt voorgesteld dat bij de gebiedsgerichte projecten vier departementen zijn betrokken vanuit een eigen beleidsprogramma. Wij hebben het dan over het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer met de Nota Ruimte, het ministerie van Verkeer en Waterstaat met de Nota Mobiliteit, het ministerie van Economische Zaken met Pieken in de Delta en het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit met de Agenda Vitaal Platteland. De financiële betrokkenheid van in het MIRT opgenomen projecten moet in de eigen begrotingen zijn opgenomen. Provincies en gemeenten participeren financieel in de gebiedgerichte ontwikkelingen vanuit hun eigen begrotingen en de daarin opgenomen gedecentraliseerde middelen zoals ISV, PDU en ILG.

Deze structuur die wordt voorgesteld is op zichzelf duidelijk en zou in theorie moeten kunnen werken. De CDA-fractie vindt echter dat wij ook enkele praktische spelregels nodig hebben. Ik noem er vier. In de eerste plaats moet gebiedsgericht werken niet leiden tot een

Poolse landdag. De eindverantwoordelijkheid en ieders afzonderlijke verantwoordelijkheid voor projecten moet helder blijven zonder dat problemen op elkaar worden afgeschoven. Een gebiedsontwikkeling moet geen schip worden met diverse kapiteins erop. In de tweede plaats moet het geld verantwoord en goed onderbouwd worden ingezet. De onderzoekslasten en de interne bureaucratie moeten echter minimaal blijven. Ik kom hierop straks terug. In de derde plaats moet tempo gemaakt kunnen worden. Bij dit soort ontwikkelingen bepaalt de Iangzaamste speler vaak het tempo van de hele club. In de vierde plaats moeten bestuurders kunnen blijven besturen. Ambtenaren en rekenmodellen zijn niet de baas. Er moeten dus veiligheidskleppen aanwezig zijn voor een bestuurlijk eindoordeel over de doorgang en voortgang van projecten en de inzet van middelen.

Deze Iaatste opmerking maak ik, omdat ik bij een van mijn bezoeken in het afgelopen jaar aan een project van de Nota Ruimte, vernam dat het 5D-overleg de businesscase had beoordeeld en dat het project daarom verder kon. Mij bleek dat 5D stond voor het vijfdirecteurenoverleg van de eerder genoemde vier departementen, aangevuld met iemand van het ministerie van Financiën. Deze samenwerking tussen de vijf departementen is uiteraard prima, maar volgens mijn fractie moet het blijven bij een advies aan de minister. De minister bepaalt of iets doorgaat of voortgaat. Graag horen wij van de beide ministers hoe deze praktische kant van het spelregelkader die de CDA-fractie voorstelt, wordt ingevuld.

Ik zal iets zeggen over de onderzoekslast. Bij meerdere bezoeken aan projecten van de Nota Ruimte viel namelijk onmiddellijk de enorme onderzoekslast op, waaronder de inmiddels beruchte MKBA’s, de CPB-doorrekeningen, uitgebreide businesscases, de OEI-systematieken enzovoorts. Dat gebeurt soms voor bedragen van amper 10 mln. aan rijksinzet, terwijl wij elders in de rijksbegroting honderden miljoenen euro's bij wijze van spreken --- ik chargeer een beetje -- inzetten met één simpele pennenstreek. Ik vraag mij af of wij niet nog eens kritisch moeten kijken naar die modellen en die berekeningen, en deze nog eens tegen het Iicht moeten houden. Wij klagen bij uitvoeringsprojecten wel over langdurige procedures. Daarbij doelen wij meestal op bezwaar- en beroepsprocedures. Waarop de CDA-fractie echter doelt, zijn alle interne procedures, interne onderhandelingen en interne berekeningen. Dat hebben wij als overheden allemaal zelf in de hand. Graag krijg Ik een reactie van de ministers op dit punt.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Dat zijn interessante opmerkingen die de heer Van Heugten over de MKBA's maakt. Ik ben het met hem eens dat wij het onszelf enorm ingewikkeld maken, maar wij hebben in dit land ook een principe, namelijk dat wij investeringen effectief besteden. Waar pleit de heer Van Heugten nu precies voor? Pleit hij voor het afschaffen van MKBA’s en de OEI-systematiek, voor een verandering ervan of voor een vereenvoudiging? Dat maakt hij niet helder.

De heer **Van Heugten** (CDA): Wij hebben er nu een aantal gedaan. Wat mij betreft mogen ze nog eens tegen het licht gehouden worden met het oog op vragen als: wat zijn de uitkomsten, wat hebben wij ermee gedaan en hoe lang en hoeveel hebben wij erin geïnvesteerd? Dat houdt voor mij dus een korte evaluatie van de huidige werkwijze in. AIs ik gewoon maar even in de najaarsnota van VROM kijk, zie ik dat er zo een drietal posten zijn waarbij vele miljoenen worden doorgeschoven naar volgend jaar. In de onderbouwing zie ik daarbij een aantal dingen. De plannenmakerij duurt Ianger dan verwacht. Het onderhandelen duurt langer dan verwacht. Het uitwerken duurt langer dan verwacht. De subsidieverstrekking duurt langer dan verwacht. Als wij dat in de najaarsnota lezen, moet ik concluderen dat wij met elkaar interne spelregels en een interne manier van werken hebben bedacht die uiteindelijk resulteren in veel doorschuiven van projecten en het langer maken van projecten. Ik ben het helemaal met mevrouw Vermeij eens dat het nuttig en noodzakelijk blijft om een heldere onderbouwing te krijgen waaraan goede berekeningen ten grondslag liggen, maar als ik zie dat soms vele tientallen miljoenen euro's met nauwelijks enige rapportage eronder worden toegekend, denk ik dat wij hierbij de onderzoekslast nog eens nadrukkelijk tegen het licht mogen houden.

Uiteindelijk draait het allemaal om de centen. Daarop ga ik nu verder in. Vorig jaar, bij het eerste MIRT, stelde de CDA-fractie dat het niet zo kan zijn dat de minister van Verkeer en Waterstaat met de R in het MIRT allerlei ruimtelijke opgaven moet gaan betalen en dat wij straks minder spoorlijnen of minder wegen kunnen aanleggen omdat wij het geld voor andere ruimtelijke projecten hebben gebruikt. Het is dus zaak dat de ruimtelijke-investeringsagenda een eigen financiële systematiek ontwikkelt. Er is nu een eenmalige Nota Ruimtebudget. Als verder niets geregeld wordt, moet de minister van VROM daarna steeds met een Iege portemonnee bij het MIRT aanschuiven. Daarom is vorig jaar bij motie gevraagd om die ruimtelijke-investeringsagenda met de bijbehorende systematiek te ontwikkelen, zodanig dat deze aansluit bij het MIRT, ook qua tijdhorizon. Wij praten dan over een langjarige planningshorizon en over het kunnen aangaan van bijbehorend financieel commitment. Dat is des te belangrijker als ook andere overheden evenals private partijen in ruimtelijke opgaven moeten mee-investeren. Het is spijtig om te zeggen, maar wat ons betreft is de uitwerking van die motie volledig de mist ingegaan.

In het kader van nieuwe verstedelijkingsafspraken voor de periode na 2009 heeft de minister voor WWI een rondje langs de diverse regio's gemaakt. Wat betekent dit echter voor de minister van VROM en voor haar positie? Heeft zij aI iets van een VROM-brede ruimtelijke-investeringsagenda voor de lange termijn gemaakt? Over de financieringssystematiek wordt kennelijk nog driftig nagedacht, want iets concreets is nog niet gepresenteerd. Hoe staat het daarmee? Regeren is vooruitzien, maar tot dusver valt nog

niet veel waar te nemen. Dat zal wel moten gebeuren, want anders vervalt de R in het MIRT binnen een paar jaar tot een lege huls.

Hoe moeilijk kan het eigenlijk zijn om die investeringsagenda maken? Voor het huidige Nota Ruimtebudget van 1 mld. zijn 23 projecten geselecteerd. Bij die selectie konden echter niet alle projecten worden meegenomen. Toen de Kamer het laatste project, Hart van Zuid in Hengelo, eraan toevoegde, waarschuwde de minister dat het budget al zwaar overtekend was. Dat geeft toch al aan dat dit eenmalige budget een vervolg moet krijgen? Ondertussen moet de minister "nee" verkopen als nieuwe projecten zich aandienen, ook ontwikkelingen die na 2014 doorlopen. Dit alles omdat geredeneerd wordt vanuit een eenmalig budget en omdat deze minister geen perspectief biedt op een vervolg of dit zelf organiseert.

De CDA-fractie zet bovendien vraagtekens bij de huidige besluiten voor een rijksbijdrage. Er wordt nu steeds afgeknepen, dat wil zeggen er wordt minder toegekend dan waarvan men in de analyses en de berekeningen is uitgegaan. Natuurlijk is er altijd sprake van onderhandelen. Daarmee plaatsen wij deze projecten voor een nieuw dilemma. Als wij minder toekennen dan nodig is, ontstaan vertragingen, omdat eerst aanvullend geld gezocht moet worden, of wij schroeven de kwaliteit terug omdat wij ambities moeten bijstellen en gaan bezuinigen. Beide opties vindt de CDA-fractie niet wenselijk. Daarom verzoek ik de minister van VROM nogmaals om inzichtelijk te maken welke tekorten er zijn op het eenmalige Nota Ruimtebudget. Welke projecten zijn buiten de boot gevallen? Welke projecten dienen zich nu aan? Laat de minister daarvan een investeringsagenda maken met een vervolg tot na 2014.

Ik werd vorige week nog geconfronteerd met de ambitieuze centrumplannen in Emmen. Het dierenpark wordt verplaatst en het centrum wordt ontwikkeld. Deze opgave gaat de gemeente en de regio te boven, maar aankloppen voor het Nota Ruimtebudget heeft geen zin, omdat het overtekend is. Graag krijg ik duidelijkheid van de minister over haar aanpak na 2014. Of wil de minister geld overhouden voor andere dingen? Als dit zo is, horen wij het graag.

Ik sta stil bij enkele andere projecten. De bedrijventerreinen Nieuw Reijerwaard en Westelijke Dordtse Oever zijn de alternatieven voor de Hoeksche Waard. Wij hadden daarvoor een reservering van 25 mln. staan. Nu krijgen wij het signaal dat er 3 mln. van af is gehaald voor een nog onbekend doel en dat en nog maximaal 22 mln. beschikbaar is voor deze locaties. Kan de minister dit toelichten?

In het kader van het programma Spoorzoneontwikkeling onderzochten VROM, V en W, NS en ProRail in het voorjaar van 2008 de haalbaarheid van de herontwikkeling van spoorzones. Vier voorbeeldprojecten zijn geselecteerd: Groningen, Nijmegen, Amersfoort en Zwolle. Hoe gaat dit proces verder? Is daar geld voor beschikbaar?

Ik kom op het project Hart van Dieren. Zes jaar geleden is vanuit de Kamer door middel van een motie geld vrijgemaakt voor een oplossing in Dieren. Er zijn plannen gemaakt, er is gerekend, er is bijgesteld, en is een nieuw bedrag vastgesteld en er zijn nieuwe plannen gemaakt. Zo zijn wij dus al bijna zeven jaar bezig voor Dieren. Het plan Traverse Dieren is financieel wél haalbaar, kan lokaal op grote steun rekenen en is op korte termijn uitvoerbaar. Nu lezen wij echter dat de minister dreigt zelf zand in de machine te strooien door de rijksbijdrage opnieuw ter discussie te stellen. Waar wil deze minister heen? Wil de minister een nieuwe patstelling creëren met nog een aantal jaren van rekenen, tekenen, overleggen en onderhandelen? Of wil de minister een oplossing bereiken? Voor de CDA-fractie is het wel genoeg geweest. Wat ons betreft, stoppen wij na meer dan zeven jaar plannen maken en gaat volgend jaar in Dieren eindelijk de schop de grond in. Daarvoor is 53,3 mln. beschikbaar. Het zou de eer van de regering toch te na moeten komen om mee te maken dat de Kamer voor de derde keer het project in Dieren met een motie verder moet helpen?

Wanneer kan het besluit over de rijksbijdrage voor Stadshavens Rotterdam worden genomen? Wordt dit besluit genomen in samenhang met de Zuidplaspolder vanwege de integrale stads- en woonvisie op Rotterdam?

Voor de buitengewoon belangrijke projecten IJsseldelta-Zuid in Kampen en IJsselsprong bij Zutphen zijn omwisselbesluiten van de PKB nodig. In het MIRT staat keihard dat deze voor 1 januari 2009 genomen moeten zijn. Hoe is de stand van zaken? Zijn deze omwisselbesluiten tijdig genomen?

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Het meer intellectuele deel, in de zin van grootschalige visies, van mijn tekst heb ik net doorgestreept. Dat zal ik namelijk bij de mobiliteitsaanpak met de minister delen.

Vandaag behandelen wij het MIRT-projectenboek. Op visies kun je niet varen, op taskforces kun je de treinen niet laten rijden en op integrale aanpakken kun je ook helemaal niks. Wij willen het in dit overleg vooral hebben over wegen, vaarwegen en spoorwegen. Dat feest is afgelopen week geweldig vergroot door de aanneming door de Kamer van de motie-Koopmans/Samsom om het MIRT te verlengen met acht jaar. Dat betekent dat in deze periode deze Kamer en dit kabinet onder leiding van de minister van Verkeer en Waterstaat voor vele tientallen miljarden aan keuzes mogen maken voor nieuwe infrastructuur in dit land en dat is noodzakelijk. Wij zullen er bij de mobiliteitsaanpak nader op terugkomen. Behalve de criteria die al in de motie zijn genoemd, geven wij ook nog een aantal concrete projecten aan die in dat 2020-plus-tijdperk een belangrijke rol moeten spelen.

Ik noem de A1-Oost. Wij hebben u het ECORYS-rapport toegestuurd, maar wij hebben nog geen reactie ontvangen. Wij zouden er graag snel meer van weten. Verder

noem ik de Rijnlandroute, de Westfrisiaweg en de A67 Eindhoven-Venlo. Ook noem ik de A1 en A67, die door de enorme groei van het vrachtvervoer in de afgelopen periode, los van de huidige dip, dreigen dicht te slibben.

Ik moet nog een opmerking maken in verband met de rapporten die wij krijgen. Zorg ervoor, bewindslieden, dat de internationale component, het feit dat een groot deel van dit land dichterbij het buitenland woont dan bij Den Haag, wordt meegenomen. Ik kom er straks op terug bij de minister van VROM.

Zoals ik bij de begrotingsbehandeling al heb gezegd, hanteert onze fractie de criteria poen en applaus. Poen betekent dat een regio moet meebetalen en moet laten zien dat er ook lokaal draagvlak is. Applaus betekent dat je de zaken goed op orde hebt en dat je niet met heel grote acties wordt geconfronteerd doordat er geen draagvlak is. Ik voeg er een derde criterium aan toe, te weten de rechte rug. Het verbaast ons toch een beetje dat wij de afgelopen periode bij een aantal projecten te maken hebben gekregen met een gebrek aan rechte rug. Ik noem Diemen; dat is een gebrek aan rechte rug. De CDA-fractie was blij verrast dat een akkoord werd bereikt tussen de regio en het kabinet. Wij waren ongeveer de enigen die nog vasthielden aan ons ideaal, de tunnel. Wij hebben gezegd: dan niet. Maar dan kan het gemeentebestuur van Diemen niet ineens actie gaan voeren. Het is van tweeën één en dat zeg ik tegen iedereen hier. U tekent en daarmee bent u verantwoordelijk; niet eerst tekenen, dan gezeik in de gemeenteraad krijgen en vervolgens zeggen: dat doen wij allemaal niet. Zo werkt het niet.

Dat werkt zo ook niet voor Leiderdorp. Leiderdorp maakt in mijn ogen een fout. Ik vind dat men een punt heeft met de schade als gevolg van het later doorgaan van de aanleg van de A4. Maar het is mij weer te gemakkelijk om te zeggen dat 19 mln. te veel is. Dat is niet de goede leus. De goede leus moet zijn: wij moeten praten over de schade. Ik vraag de minister ook om dat te doen.

Maar die rechte rug hoort ook bij het kabinet te zitten. De heer Van Heugten is er net al op ingegaan. Wat Hart van Dieren betreft, vragen wij ook van het kabinet een rechte rug: doorgaan op de ingezette weg, dus 53 mln. ter beschikking stellen!

De heer **Roemer** (SP): Ik ben behoorlijk verrast over de opmerkingen van de heer Koopmans richting Diemen. Hij roept de minister op een rechte rug te houden en dat wil ik steunen, want hij heeft daar gezegd dat deze mensen niet het kind van de rekening mogen worden. Dat worden zij nu dus gewoon wel. De heer Koopmans zegt ook dat de regio een rechte rug moet houden. Wij hebben van de week toch haarfijn van de gehele gemeenteraad en het college van Diemen te horen gekregen hoe het gelopen is De variant van een overkapping of een ondertunneling, of hoe je het ook wilt noemen, was gewoon principieel onbespreekbaar op het ministerie. Daar heeft men steeds gezegd dat zij niets gingen

goedkeuren -- er lag geen overeenkomst --voordat de gemeenteraad van Diemen daarover een uitspraak heeft gedaan. De verwijten richting Diemen zijn dus enigszins ongepast.

De heer **Koopmans** (CDA): Nee, absoluut niet. Diemen heeft getekend en het tekenen van overeenkomsten kan niet zomaar, niet op een manier waarbij je daarna zegt: ja, maar daar heb ik even niets meer mee te maken. Zo werkt het in de bestuurlijke polder in Nederland niet. Wij werden verrast en alle gemeentebesturen en de regio ook.

Wat betreft de ansichtkaart kan ik de heer Roemer het volgende zeggen. Mijn medewerker is nu helaas niet hier, omdat er vanmorgen aan zijn motor geprutst is, maar ik heb een andere ansichtkaart. Ik vind dat de ansichtkaarten niet gericht moeten worden aan de minister van Verkeer en Waterstaat, maar aan het eigen gemeentebestuur, aan de heer Herrema, wethouder in Amsterdam en aan het college van GS van Noord-Holland. Zij hebben getekend. Zij hebben die verantwoordelijkheid genomen. De gemeenteraad kan dan niet meer zeggen: dat doen wij niet! Dan had het college anders geïnformeerd moeten worden. Wij betreurden die overeenkomst aan de ene kant...

De heer **Roemer** (SP): Ik denk dat de heer Koopmans verkeerd is geïnformeerd. Het lijkt mij heel verstandig dat hij zich voor de tweede termijn van dit debat nog eens erg goed laat informeren uit Diemen, want het is niet zoals hij het schetst.

De heer **Koopmans** (CDA): Wij hebben destijds een persbericht gekregen waarin de hele regioheeft laten weten het ermee eens te zijn. Als men het er niet mee eens is, moet men bij het college van GS zijn en niet bij de minister. Volstrekt niet.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Zo kennen wij de heer Koopmans weer, hij is mooi op dreef. Maar nu even de feiten: de CDA-fractie heeft samen met mijn fractie een motie ingediend voor een zeer ruimhartige inpassing, ook bij Diemen. Dat is de heer Koopmans niet vergeten, hoop ik.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat was ik ook niet vergeten. In de motie stond letterlijk: in goed overleg met de regio. Daarom hebben wij later het idee van de tunnel ook nog eens opgepakt. Dat waren elf vragen, waarvan en vijf gingen over de vraag of de nieuwe tunnel een optie zou kunnen zijn, waardoor de discussie bij Diemen een volstrekt ander karakter zou krijgen. Wij hebben ook zes vragen ingediend rondom de feitelijke inpassing. Op de dag dat de antwoorden op die vragen kwamen, kon de minister die antwoorden geven omdat er een akkoord was. Nogmaals, als een minister met een college van GS en met de regio onderhandelt, kan het niet zo zijn dat het daarna weer anders is. Graag een reactie hierop van de minister van VWS.

Ik heb nog een paar algemene opmerkingen, voordat ik provinciegewijs aan de slag ga. Ten eerste is ons nog niet helemaal duidelijk hoe het zit met de bezuiniging, ofwel het weghalen van 350 mln. op het MIRT-spoortraject Oost, Utrecht-Arnhem. Wij willen een scherpere onderbouwing. In een schriftelijke toelichting op de begroting is daarover al een opmerking gemaakt, maar wij weten niet precies wat de minister bedoelt met de keuzen die hij hierin maakt en wélke keuzen hij maakt.

Het tweede punt is dat er soms een nieuwe weg wordt aangelegd en dat daar omheen bestaande wegen worden afgewaardeerd. In Zuid-Limburg is daarvan een voorbeeld te geven. Afgewaardeerd betekent dat die wegen er uitgehaald worden en voor een deel veel minder gebruikt worden. Tien jaar later zie je dan ineens dat die wegen weer gebruikt worden. Ik wil de minister vragen om in algemene zin op te letten met het afwaarderen van wegen.

Mijn derde algemene opmerking maak ik in de richting van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat. Wij zijn blij met de 62 mln. voor verbetering van de binnenhavens. Er liggen vele goede regionale plannen klaar die niet gehonoreerd kunnen worden, terwijl er wel sprake is van cofinanciering en een positieve MKBA. Wij vragen de staatssecretaris daarom om een derde tranche in 2010 ter waarde van 40 mln. Dat is in onze ogen redelijk voor verdere verbetering van de binnenhavens. Wij vragen het kabinet om hiertoe samen met de sector voorstellen te doen.

Nu ik de staatssecretaris toch aanspreek: ik las een paar weken geleden in de Volkskrant dat zij er niet van houdt als Kamerleden plannetjes droppen en dan snel weghollen. Ik zou van haar willen weten over wie zij het heeft. Ik wil graag namen en rugnummers. Rekent zij mij tot hen?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat is een stomme vraag!

De heer **Koopmans** (CDA): Ja hoor, de heer Vendrik is ook weer binnen!

Ik vraag dus of de staatssecretaris mij ook tot hen rekent. Ik geef haar nog een tip voor hoe zij dat kan voorkomen. Zij moet gewoon de ideeën uitvoeren die aangedragen worden.

Ik kom te spreken over de provincies, te beginnen bij Noord-Holland.
Ik ben benieuwd of de minister de fly-over bij de Greenport Aalsmeer heeft geregeld. Er ligt namelijk nog een amendement van ons op dit punt.

Mijn volgende punt betreft de nieuwe zeesluis bij IJmuiden, de sluis van Gonny van Oudenallen. De minister heeft daarop een reactie gegeven in het Stan Huygens Journaal, maar ik ontvang zijn reactie liever bij brief. En ik moet zeggen dat de teksten in het Stan Huygens Journaal mij normaal gesproken wel bevallen, maar deze vond ik iets te negatief en

te veel op de toekomst gericht. Ik vraag de minister om hier nog eens goed naar te kijken.

Ik heb zojuist al de Westfrisiaweg genoemd als één van de vier projecten die wat ons betreft voor de periode 2020 tot en met 2028 moeten worden meegenomen, zodat de financiering geregeld wordt. Wat wij zo geweldig vinden -- ik vraag de minister of hij dat deelt -- is dat de regio daaraan zelf onvoorstelbaar veel wil meebetalen. Het gaat om 250 mln. Dat verdient navolging. Het verdient ook waardering van het kabinet, ook in de prioriteitstelling.

Wij hebben vorig jaar al gesproken over de Rijnlandroute. Er moeten 5000 woningen gebouwd worden, maar de Raad van State heeft al twee keer "nee" gezegd tegen bestemmingsplannen voor die regio, omdat de infrastructuur niet op orde is. Dit is volgens ons een voorbeeld van een integrale benadering. Dat zegt het kabinet ook. Ik heb echter het gevoel dat de minister van Financiën niet helemaal bij die integraliteit is betrokken. Ik vraag de minister van Verkeer en Waterstaat om het GOB, het Gemeenschappelijk Ontwikkelingsbedrijf, er bij te halen, ook als het gaat om de financiering van deze weg. Er liggen vele miljoenen klaar. Daarmee moet een gezamenlijke oplossing te vinden zijn.

Ik heb al gesproken over Leiderdorp. De minister moet onderzoeken hoe de ontstane schade samen met de gemeente verholpen kan worden. Het terugbrengen van de 19 mln. op zichzelf, omdat de begroting van de gemeente uit de hand loopt, is niet de juiste aanpak.

Wij hechten nogal aan de uitvoering van het Randstad Urgent-project Stadshavens. Ik hoor daar graag meer over.

Wij zijn niet helemaal tevreden over de antwoorden op de vragen over de aanlanding van RandstadRail op Den Haag CS. Het is een beetje vaag. Als een aanlanding in een tunnel tot ernstige technische en financiële risico's leidt, waarom is dan in mei 2006 een afspraak over de bouw van die tunnel gemaakt met de gemeente? Indertijd zijn andere varianten afgevallen omdat deze de ruimtelijke ontwikkeling van het project Den Haag Nieuw Centraal ernstig zouden schaden. Waarom geldt dat nu dan niet meer?

Ik kom te spreken over Zeeland. De N57 is geregeld. Chapeau! Wij zijn de minister ook erkentelijk voor het feit dat hij gevolg heeft gegeven aan een aantal moties van de Tweede Kamer om de kanaalkruising Sluiskil en de N57 met de provincie Zeeland en de minister van Financiën te realiseren. Dus de handen kunnen uit de mouwen.

Gelet op het feit dat het tracé én de centen geregeld zijn, zouden wij graag zien dat de Bouwdienst van Rijkswaterstaat de N61 als prioritair project aanmeldt. Dit is nu een haarscherp voorbeeld van iets waarbij wij meteen aan de slag kunnen. Dat is goed voor het gebied en voor de economie.

Met betrekking tot Brabant zijn wij verheugd over het akkoord inzake de ruit bij Eindhoven. Wel zouden wij graag een brief ontvangen over de inhoud van dat akkoord, dus over het tracé, tijd, geld etc.

Over de A67 heb ik het eigenlijk al gehad. De Brainport Eindhoven-Venlo slibt dicht

door het vrachtverkeer. Wat ons betreft moet dat meelopen in de planning 2020-2028. Wij zijn tevreden over de aangekondigde kortetermijnmaatregelen maar wij zijn tevens benieuwd naar de uitkomsten van de langetermijnstudie waartoe vorig jaar is besloten.

Het valt overigens wel op dat rondom de ruit van Eindhoven elke keer in de stukken van het departement de term "regionale wegen rondom Eindhoven" wordt gebruikt. Welnu, daar is niets regionaals aan. Brainport Eindhoven is een gebied van nationaal belang. Die wegen zijn niet regionaal. Ik vraag de minister dan ook om tegen zijn ambtenaren te zeggen dat zij zorgen dat die term niet meer gebruikt wordt.

De minister van VROM is de eerstverantwoordelijke rondom de MIRT-verkenning Antwerpen-Rotterdam. Klopt het dat zij al vele maanden bezig is maar dat noch zijzelf noch een van haar medewerkers met één Vlaming hierover gesproken heeft? De minister van V en W weet dat wanneer het spoor over de grens gaat, het doorgetrokken wordt. In het kader van Randstad Urgent is sprake van het begrip "bestuurlijk duo". Wellicht is het goed om in dit kader te denken aan een bestuurlijk triootje. Wij vragen de minister van VROM om samen met gedeputeerde mevrouw Van Nieuwenhuizen van de provincie Noord-Brabant en de Vlaamse minister van Verkeer en Waterstaat mevrouw Vervotte een bestuurlijk triootje te gaan vormen om te zorgen dat deze buitengewoon serieuze MIRT-verkenning op een goede manier internationaal wordt opgepakt.

Verder vernemen wij graag de laatste stand van zaken over het aquaduct bij Steenbergen. Ik raak de draad een beetje kwijt. Ik ga ervan uit dat met het antwoord van de minister van V en W de draad weer teruggevonden wordt en de zaak alsnog geregeld gaat worden.

Ten aanzien van Limburg ben ik benieuwd naar de laatste stand van zaken rond de A73-tunnels. Verder wordt het steeds spannender of de A74 nog gereed zal komen voor de Floriade. Is er overigens ook voldoende overleg met de Duitse instanties zodat ook de BAB61 op tijd gereed is en onze Duitse vrienden in enorm grote stromen naar de Floriade kunnen komen?

In relatie tot de problemen rand de A74 en het feit dat hierbij forse vertraging is opgetreden vragen wij de minister de mogelijkheid te onderzoeken om wat betreft de problematiek die hierdoor in Venlo ontstaat, met name in het gebied spoorwegovergang Vier Paardjes, iets meer de beurs te trekken. Het gemeentebestuur van Venlo heeft zelf al aangegeven fors mee te willen betalen. Dus is de minister bereid om samen met dat gemeentebestuur tot een aanpak te komen op dit punt?

Wij zijn blij met de tweede tranche spoorse doorsnijdingen. Wij worden graag geïnformeerd oven de invulling hiervan.

Recentelijk lazen wij berichten over het opzetten van een sneltreindienst over de Maaslijn tussen Venlo en Eijsden. Wij zijn eigenlijk benieuwd naar de infrastructurele

maatregelen die daarvoor nodig zijn en of daar dekking voor is.

Over station Eijsden kan ik een heel betoog houden, maar dat doe ik wanneer wij de initiatiefnota van de heer Cramer gaan bespreken.

Dan kom ik op Gelderland. Wij hechten er bij de N18 nogal aan dat het plan breed wordt gedragen door de regio. Dit valt onder de categorie applaus. Het is niet unaniem, dat weten wij. Verkeersveiligheid vindt de CDA-fractie zeker in dat gebied, gezien de knelpunten in een aantal dorpen, nogal wat belangrijker dan hier of daar een konijn of een Gelderse veldparkiet of de belangen van deze of gene grondbezitter. Wij wachten met spanning op een concreet plan van aanpak met daarin harde data en harde euro's. Rijk, provincie en regio moeten hier snel aan de slag.

Het knooppunt Hoevelaken op de A28 in Utrecht is een natuurlijk een knelpunt. Naast dit knooppunt is de nieuwbouwwijk Vathorst gebouwd. Als je naar dit knooppunt kijkt, vraag je je heel sterk af: wat is daar nu integraal aan, aangezien de wijk er al ligt, maar het knooppunt niet echt is opgelost? Wanneer is de infrastructuur hier op peil met de ruimtelijke ontwikkelingen?

Ik ga in op Utrecht en Noord-Brabant, met name de A27. De minister heeft ons een brief gestuurd mede naar aanleiding van een motie van mevrouw Wiegman en mijzelf. In die brief stond dat het mogelijk is om het een en ander te combineren en dat dit 750 mln. besparing oplevert. Die extra lijn gaat echter 3 mld. extra kosten. Dat is een ingewikkelde kwestie. Dat lijkt een beetje op de situatie waarin je partner thuiskomt en zegt: ik heb in de P.C. Hooftstraat een prachtige tas gekocht met korting. Dat blijft ingewikkeld, want als je het bankafschrift ziet, blijkt het toch nog een dure tas te zijn. Dat is de afweging moeten wij samen maken. Je partner kan heel blij zijn met die tas en het kan ook wel een mooie tas zijn, maar het blijft een heel dure tas. Om het wat serieuzer te maken: wij zitten ermee. De Merwedebrug is een enorm probleem; deze is het grootste fileknelpunt van Nederland. De heenweg is het eerste knelpunt, staat bovenaan op de lijst, en de terugweg is het tweede. Samen is het dus zeker het eerste. Wij vinden nog steeds dat het combineren niet tot een vertraging mag leiden. Dat stond overigens ook in de motie. Is de minister bereid om te bezien of de brug alvast eerder kan worden aangepakt? Is dat ook mogelijk met een zogenaamde "no regret"-aanpak, zodat er eventueel nog wat verkeer overheen kan? Ik kan dat niet overzien.

De heen **Cramer** (ChristenUnie): Ik weet niet of en nog iets komt over die interessante spoorlijn, anders mag de heer Koopmans dat stuk nog eerst afmaken.

De heer **Koopmans** (CDA): Vraag maar, want dan is het interruptietijd.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dan wacht Ik even tot de heer Koopmans zijn tekst af heeft.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. De prijs die je betaalt, namelijk 3 mld. extra, is ontzettend veel geld. Wij vinden dat wij samen een veel bredere afweging moeten maken voordat wij ertoe besluiten om verder te gaan met het uitgeven van 3 mld. voor het vervoeren van 50.000 tot 90.000 mensen. Kun je dit bedrag niet veel efficiënter inzetten? Kun je bijvoorbeeld het spoorboekloos rijden niet uitbreiden? Kun je andere lijnen niet uitbreiden? Dat zijn de vragen die je samen moet beantwoorden. Die vragen leiden er ook mogelijkerwijs toe dat het hele traject jarenlang uitgesteld wordt. Dat is niet de bedoeling. Dat is ook niet de bedoeling van de medeondertekenaar geweest.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Allereerst vind ik het een boeiend betoog. Ik snap de aarzeling ook wel en die delen wij. De heer Koopmans begon met de vergelijking met de dure tas uit de P.C. Hooftstraat. Het grappige is dat in veel van die tassen geen bal in kan, tenzij je zo'n hutkoffer koopt voor waanzinnig veel geld. Dat is met deze lijn niet zo. Deze heeft een vervoerwaarde die groter is dan de Hanzelijn en dan het stukje Amersfoort-Zwolle. Dat zijn toch capaciteiten waarbij je twee keer met je ogen moet knipperen, voordat je meteen "nee" zegt? Ik snap de aarzeling wel, maar en is veel meer over te zeggen dan de heer Koopmans nu doet. Ik ben het er wel mee eens dat voor de Merwedebrug een zodanige oplossing moet worden gezocht dat het andere niet onmogelijk wordt gemaakt.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik denk dat wij ongeveer op dezelfde lijn zitten. U Iegt een aantal vergelijkingen neer. Als wij over 3 mld. extra spreken, vind ik dat wij andere vergelijkingen moeten maken. Wij kunnen niet zomaar 3 mld. gaan uitgeven, omdat uit een studie blijkt dat samen aanpakken 750 mln. extra efficiencywinst oplevert. Dat vind Ik te snel gaan. Het lijkt mij verstandig als dat in een breder overleg gebeurt. Ik heb liever dat de minister snel besluit over een oplossing voor de brug en ik bedank u dat u het daarmee eens bent. In de komende tijd maken wij die brede afweging, maar de verbeteringen bij de A27 moeten daardoor niet verder worden vertraagd.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Er wordt nu gezegd dat de synergiewinst 700 mln. is. Deze kan nog oplopen tot 1 mld., als je kijkt naar de uitvoering in de middenberm. Ik ken weinig projecten uit de afgelopen jaren waar zo'n groot voordeel te halen is. Ik ben het ermee eens dat wij er nog eens rustig over moeten praten. Ik zal er straks ook uitgebreid aandacht aan besteden. Natuurlijk moet je afwegen wat je nog meer voor dat geld kunt doen, maar in de discussie over de ontsluiting van de Randstad levert dit een geweldige bijdrage en een groot potentieel voor extra reizigers op.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb mijn visie daarop gegeven en ik kan er niet meer of minder van maken.

Er ligt ook een akkoord voor de ruit bij Utrecht. Wij zouden graag een brief ontvangen over wat dat akkoord precies behelst. De heer Depla zei afgelopen zaterdag op tv dat ik er voorstander van ben om door Amelisweerd te gaan, omdat ik uit Limburg kom en niets met grassprieten heb. Ik heb de hele zaterdagmiddag zitten googelen om erachter te komen waar Amelisweerd ligt, want dat wist Ik helemaal niet. Er is altijd zoveel gedoe over geweest dat ik dacht dat het wel bij Amsterdam zou liggen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat ligt het al gauw als je uit Limburg komt.

De heer **Koopmans** (CDA): Wij kennen dat rooie Amsterdam natuurlijk en ik had dat redelijke Utrecht niet meteen geassocieerd met Amelisweerd, maar dat blijkt daar te liggen. Wij hebben er nog geen standpunt over. Wij wachten even af wat het precieze akkoord behelst. Wij willen graag overleg met de regio.

Wij zijn wel verbaasd over het gemak waarmee blijkbaar wordt gesproken over een weg door de nieuwe wijk Leidsche Rijn. Je hoeft er niet eens dichtbij te wonen om je te verbazen over het concept om een weg te plempen door deze nieuwe wijk die net is aangelegd voor honderdduizend man. Ik weet niet wie dit heeft bedacht. De minister mag proberen om het uit te leggen, maar ik geloof niet dat ik het ooit ga begrijpen.

Bij de landelijke markt- en capaciteitsanalyses en de netwerkanalyses wordt duidelijk aangegeven waar de knelpunten zitten en daar zouden wij bij dit soort projecten ook op moeten letten. Wij moeten ook opletten dat wij niet zeggen dat de oplossing binnen het hiervoor beschikbare bedrag van 1,2 mld. moet blijven, want wij moeten denken in termen van de middelen die voor 2020 en 2028 beschikbaar komen. Als wij dat niet doen, maken wij fouten.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Aan het begin van zijn betoog zei de heer Koopmans dat de R de I niet in de weg moet zitten, dus geen vertragingen door een integrale aanpak, visies en verkenningen, maar bij de Rijnlandroute moet er opeens wel een integrale aanpak zijn. Nu hoor ik dat de heer Koopmans niet begrijpt dat er achteraf een weg komt bij Leidsche Rijn. Pleit hij niet gewoon voor een integrale visie of een verkenning om dat soort zaken goed te regelen voordat je ergens aan begint, zodat de ruimtelijke ontwikkeling en de infrastructuur per definitie goed geregeld worden?

De heer **Koopmans** (CDA): Ja. Ruimtelijke ordening en infrastructuur moeten zeker goed

aan elkaar gekoppeld zijn. Maar weet de heer Van Leeuwen wat er aan de hand is in dit land? Soms hebben wij de neiging om het zo integraal te maken en om zo lang de integraliteit te zoeken, waardoor en vooral niets gebeurt. Integraliteit wordt dan een soort alibi. Bij de infrastructuur, zoals de Rijnlandroute, zijn de centen een van de knelpunten. De minister van Financiën is daarbij de afwezige. Hij heeft dat terrein voor een paar euro gekregen van Defensie. Daarlangs wordt gewerkt. De vraag is of wij dat zo moeten doen. Als je kunt voorzien wat daar gebeurt, dan is er sprake van een forse boekwinst. Laten wij maar eerlijk zijn: het is toch heel redelijk dat er wordt nagedacht om dat in te zetten voor de infrastructuur ter plekke. Wij zijn dus niet tegen het koppelen, maar wij zijn tegen de R als Remmer. De wijk Leidsche Rijn is al gepland en wordt al gebouwd. Om daar dan opeens een snelweg tussen de A2 en de A12 doorheen te leiden, zien wij dus niet helemaal zitten. Dit is dus geen andere opvatting dan de heer Van Heugten heeft neergezet, maar wij blijven met dit soort dingen heel praktisch.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Zou het dan niet veel slimmer zijn als het CDA veel meer het accent legt op de integraliteit in plaats van dit op voorhand als rem te zien? Ik heb de indruk dat wanneer je dit goed aanpakt, al die projecten gewoon veel sneller gaan.

De heer **Koopmans** (CDA): Wij zijn er altijd een groot voorstander van om heel veel vooraf te doen. Wij zijn ook verheugd dat het kabinet nieuwe wegen daarin kiest. Het spreekt nu over participatie in plaats van over inspraak. Wij hebben niets met de R als Remmer, de R als het alleen maar zoeken naar integraliteit, de R als bemoeizucht en bevestiging van verkokering van departementen.

Voorzitter. Ik kom op Flevoland. Wij willen graag zien welke stappen de minister zet in het kader van infrastructuur rondom het vliegveld Lelystad. Dit sluit uiteraard geweldig aan bij onze opvattingen over de N23.

Wij zijn benieuwd hoe de minister aan kijkt tegen de inpassingsproblematiek A6/A9 in Flevoland. De commissie-Duivesteijn -- wij kennen de heer Duivesteijn allemaal goed -- heeft indertijd gezegd dat je plannen nooit moet aanpassen als besluitvorming daarover reeds heeft plaatsgevonden. De heer Duivesteijn vraagt ons echter om de plannen voor de aanlanding A6/A9 bij Almere aan te passen. Ik ben benieuwd wat de minister daarvan vindt. Ik vind dat de heer Duivesteijn overigens wel een terechte vraag heeft. Of wij de plannen moeten aanpassen, kan ik niet helemaal overzien. Daarom ben ik benieuwd naar de reactie van de minister.

Ik kom te spreken oven Overijssel. Vorig jaar hebben wij al gesproken over de N35, met name over het stukje bij Wierden. Wij hebben daar destijds een motie over ingediend. Vorig jaar is 6,1 mln. gereserveerd, en dat schrijft de minister ook in zijn antwoorden. Er staat

overigens 6 mln. gulden in zijn antwoorden, maar dat zal 6,1 mln. euro moeten zijn. Dit is echter te weinig. Vorig jaar heeft de minister al toegezegd dat hij het gaat regelen. Wij vragen -- in de zin van eisen -- de minister dringend om er met de regio voor te zorgen dat dit wordt opgelost. De regio wil dit zelf ook. Het gaat om een project van in totaal bijna 40 mln. Het lijkt mij dat er ongeveer samsam uit te komen is. De minister mag dit even bekijken, maar het zou mooi zijn als dit geregeld is voordat wij gaan stemmen. Voor de rest van de N35 geldt ook dat snel aan de slag moet worden gegaan, voordat Natura 2000-zand in de asfaltmachine wordt gegooid. Dat lijkt ons namelijk geen goed idee.

Wij zijn ook benieuwd wat de minister met de regio doet rondom de gebiedsontwikkeling IJsseldelta Zuid. Dit is een integraal nationaal voorbeeldproject. Wij zijn hier erg voor, maar er is ook een nieuwe oeververbinding nodig bij de Roggebotsluis. Op verzoek van het Rijk wordt deze sluis verplaatst en/of vernieuwd. Kunnen de minister en de staatssecretaris aangeven hoe de financiering van deze oeververbinding en het aanbod van de provincie Overijssel, die dit wil voorfinancieren, worden opgepakt?

Dan heb ik nog een punt van zorg. In de motie-Koopmans/Van Hijum wordt verzocht, 40 mln. te investeren in capaciteitsvergroting rond Zwolle, opdat vertragingen worden tegengegaan en de verbinding naar het noorden sneller wordt gemaakt. Daar was deze motie voor bedoeld. De vraag is echter of bij de nieuwbouw van de Hanzelijn tussen Hattem en Zwolle niet direct seinverdichting kan worden gerealiseerd in plaats van achteraf. Het lijkt er een beetje op dat spoorbouwers dit zo'n mooi idee vinden dat zij het twee keer willen aanleggen. Dat lijkt mij wat overdreven.

Wij zijn benieuwd hoe het zit met de op- en afritten van de A28. Daar hebben wij al een keer vragen over gesteld. Het gaat met name over het stuk bij Staphorst. Wij zijn nog niet helemaal overtuigd door de argumenten van de minister.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik wil even terugkomen op de N35, want dat is een uitgebreide corridor. De heer Koopmans zegt terecht dat daar al veel geld voor is gevraagd. Hoe wit de CDA-fractie de kansen benutten om het spoor op te waarderen? In die corridor is het ov nu namelijk wel wat mager geregeld.

De heer **Koopmans** (CDA): Daar heb ik nog niet over nagedacht. Wij willen vooral dat het stuk bij Wierden eerst wordt aangepakt. Ook voor het ontbrekende deel van Nijverdal naar Zwolle moeten plannen worden gemaakt. Oven het onderwerp "spoor heb ik nog"niet nagedacht.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Als de heer Koopmans dat wel gaat doen, kan hij misschien ook nadenken over de kansen voor het ov. Zou dat een oplossing zijn voor het dilemma?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik krijg hierbij niet meteen de allerwarmste gevoelens, het gebied goed kennende. De verkeersveiligheid is zeker bij Wierden een probleem. Daarom krijg ik eerder de neiging om mijn betoog van zojuist met volle kracht te herhalen dan dat ik nu ineens het spoor als een oplossing zie voor die problemen.

Voor Drenthe en Groningen wil ik het hebben over de N33. De haven van Delfzijl wordt de grootste bouwput van Nederland. Als die twee centrales daar doorgaan -- en dat hopen wij, mijnheer Vendrik -- en als ook een aantal andere daar op stapel staande ontwikkelingen doorgaat, is het vanwege de daar plaatsvindende grote economische ontwikkelingen noodzakelijk om het tweede deel van de N33 op te pakken. Provinciale staten van Groningen hebben zelf een motie op dat punt aangenomen en alvast geld gereserveerd. Nu wij voor het eerste deel een aanpak hebben middels het regiospecifieke pakket, vraag ik de minister om samen met de regio ook voor het tweede deel een aanpak te maken. Een andere vraag is: wat is de stand van zaken in de preverkenning naar de aanpassing van de zeesluis bij Delfzijl?

Over de laatste provincie, Friesland, heb ik drie punten. Wij zijn niet tevreden met de antwoorden van de staatssecretaris op onze vragen over de vaargeul tussen Harlingen en Terschelling. Wil de staatssecretaris medewerking verlenen aan een soort second opinion, waarbij bijvoorbeeld cofinanciering door de betreffende rederij tot de mogelijkheden behoort? Of gaan wij wachten tot wij haar naar het vragenuur van de Kamer moeten halen omdat een schip is vastgelopen en een paar honderd Friezen op zo'n boot vastzitten? Dat lijkt mij geen goed idee, dus graven daar.

Ik heb een vraag voor de minister over de brug in de A6 tussen Joure en Emmeloord. Naar verluidt moet die in 2011 vervangen worden. Door de grote drukte van het wegverkeer en de scheepvaart vormt deze brug een knelpunt. In de zomer staat de brug de helft van de tijd open en het werkt allemaal niet daar. Het schiet niet op. In de regio leeft de suggestie om van deze brug, nu die toch aangepast moet worden, een aquaduct te maken. Wil de minister hieraan meewerken en kan hij, onder voorwaarde van cofinanciering vanuit de regio, daarvoor de middelen reserveren?

Ik heb nog een laatste vraag in de categorie "klein bier, maar groot plezier". Wij vragen de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat om voor de binnenhavens in Leeuwarden, twee projectjes, €300.000 versneld ter beschikking te stellen. Zo kan het werk aan deze prachtige binnenhavens snel opgepakt worden. Ik ben het exacte bedrag overigens eventjes kwijt.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Goed om te horen dat de heer Koopmans inmiddels weet waar Amelisweerd ligt. Hij zei zo-even daarover nog niet echt een standpunt te hebben. Ik

heb met grote interesse naar zijn verhaal geluisterd. Hij heeft veel boodschappen voor dit kabinet. Misschien heeft hij op dit vlak ook een boodschap voor het kabinet. Die kan wellicht luiden dat het CDA er niet voor opgericht is om alweer een natuurgebied aan gort te asfalteren en dat de minister moet vermijden dat bij Amelisweerd een nieuwe snelweg wordt aangelegd. Zou dat het standpunt van het CDA kunnen zijn, nu blijkt dat de heer Koopmans best een beetje van grassprietjes houdt?

De heer **Koopmans** (CDA): Voor dat standpunt is best iets te zeggen, als je daar nuchter naar kijkt. Zeker als wij daarmee de verkeersproblematiek rond Utrecht zouden oplossen. Dan zouden wij direct zaken kunnen doen. Het leven is echter iets ingewikkelder, zo zeg ik aan het adres van de heer Vendrik. Uit de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Wegen en de netwerkanalyses blijkt dat daar grote verkeersproblemen zijn. Dat ziet ook iedereen die deze stukken niet leest, maar er eens rondrijdt. Met de huidige plannen van de Nota Mobiliteit lossen wij die onvoldoende op. Ik noem ook de grote spoorinvesteringen van het kabinet, met name rondom Utrecht. Dan nog is het onvoldoende. Er moet nog iets gebeuren bij Utrecht. Wij zijn benieuwd naar de brief en de precieze keuzes en afwegingen. Pas daarna maken wij een finale afweging, ook omdat wij graag met iedereen in de regio hierover willen overleggen. Ik heb de afgelopen dagen met mensen gesproken die zeggen dat het hen niet bevalt wat er bij Amelisweerd aan de hand is, maar "d'r mot wel wat gebeuren". AIs ik vraag wat zij willen, zeggen zij er nog niet uit te zijn. Dat zeg ik ook, zeker omdat ik de precieze keuzen en feiten van de minister nog niet ken.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Voorzitter. Spreken na de heer Koopmans is altijd een feest. Alle wegen van Nederland zijn dan al voorbijgekomen. Hij ziet ook niet veel heil in visies. Mijn fractie vindt het echten wet mooi als wij weten waar wij heen willen.

Vorig jaar sprak de PvdA-fractie nog niet van een MIRT, maar wij spraken van een "nietje": het betere plak- en knipwerk van veel projecten. Het MIRT is een belofte. Dat zeggen wij al twee jaar. Het moet een poging zijn om meer somenhang te brengen tussen ruimtelijke, groene en infrastructurele investeringen, om te komen tot een kruisbestuiving, om voordelen op te zoeken en om sneller onze doelen te halen. Wie goed naar de heer Koopmans luistert, hoort dat dit bij bepaalde knelpunten ook zijn mening was.

Wat de PvdA-fractie wil, is geen geheim. Wij willen bouwen, maar wel het ov tegelijkertijd aanleggen en laten rijden. Wij willen de wegen veel beter inpassen. Alleen waar het echt nodig is, willen wij nieuwe wegen aanleggen. Wij willen ook vendichten in plaats van groen opofferen. Het MIRT moet synergie opleveren: een ruimtelijke, groene blik op infra en een infrablik op de ruimte. Nooit meer met de ruggen tegen elkaar in Den Haag. Veel van de bestuurders op de tribune dromen daar volgens mij van. Het is toch ook kinderlijk eenvoudig,

zou je zeggen.

Waar staan wij nu, zo vragen wij ons af, en begint het ergens op te lijken? Het moet en het kan tot onorthodoxe maatregelen leiden. Op dat vlak zien wij nog iets te weinig terug. Waarom maakt minister Cramer de exploitatiemaatschappijen voor grote gebiedsontwikkeling ook niet verantwoordelijk voor de aanleg van openbaar vervoer? In Groningen gebeurt dat al, maar op veel plekken zien wij daar nog niets van terug. Ook in het spelregelkader, straks meer daarover, horen wij daar niets over. Hoe kan dat?

Een van de spelregels moet toch zijn dat er geen wijk in het land wordt opgeleverd zonder bus, trom of lightrail? Aan minister Eurlings de vraag of hij de A6 bij Almere op maaiveld zodanig vormgeeft dat en ruimte komt om te ontwikkelen en te overkluizen. Zorgt hij ervoor dat Almere Stad en Almere Haven niet voor eeuwig gesplitst worden door een 14- of 12-baansweg maar dat zij aan elkaar worden verbonden? Uit zijn laatste antwoorden proef ik een heel positieve richting. Ik geef hem graag nog een zetje: het zal zo moeten minister. Ik hoor graag een bevestiging op dit punt.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De geachte collega van de PvdA-fractie houdt een interessant betoog. Bij openbaar vervoer bij elke stadsuitbreiding ontstaat onherroepelijk de discussie over het nemen van de aanloopverliezen. Hoe staat de PvdA-fractie daarin?

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Dat is een interessant debat. Ik kom er straks nog over te spreken, maar ik denk dat wij rekenmethodieken moeten gebruiken die voorkomen wat wij bijvoorbeeld in Leidsche Rijn hebben meegemaakt, namelijk dat er geen station aangelegd kon worden omdat en nog te weinig opstappers waren. Wij moeten een systeem hanteren waarin stations worden aangelegd en gebruikt zodat er niet een situatie ontstaat waarin iedereen al twee auto's voor de deur heeft staan. Ik ben het ermee eens dat dit nadere bestudering en dappere besluitvorming van onze kant vergt. Mijn vraag aan dit kabinet en aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM is op welke wijze wij daaraan vorm kunnen geven. Met de huidige methodieken lukt het niet.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat ben ik niet met u eens; wij weten het wel. Er zijn aanloopverliezen omdat er te weinig instappers zijn in de beginperiode. In de eindsituatie komt het prima uit, maar er wordt te laat mee begonnen. Ik deel die mening volstrekt met u. Hoe denkt de PvdA-fractie die aanloopverliezen te kunnen dekken, want daar draait het uiteindelijk om? Wij weten wat het probleem is.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Ik geef maar even een schot voor de boeg: bij grote gebiedsontwikkeling, waar flink wordt gebouwd en waar het ov moet draaien -- ik noem als

voorbeeld Valkenburg waar de RijnGouwelijn moet lopen op het moment dat er huizen worden gebouwd -- zouden binnen de exploitatiemaatschappij middelen moeten worden gevonden om de financiering naar voren te halen. Dat is waar het MIRT naar mijn mening om draait: het afstemmen van planning en financiering op elkaar. Die synergie proberen wij met elkaar te behalen. Het spelregelkader geeft daar nog onvoldoende antwoord op.

De heer **Roemer** (SP): Het blijft een beetje algemeen en vaag. Ik deel de richting volkomen. De grootste fout van de afgelopen dertig jaar is dat pas na het bouwen is nagedacht oven hoe mensen er zouden kunnen komen en hoe zij er zouden kunnen vertrekken. Die visie deel ik dus. Als echter eerst begonnen moet worden met een goed ov-systeem, dan is de vraag van collega Cramer heel terecht. Elke keer als de Kamer het over dit soort onderwerpen heeft, dan zeggen de staatssecretaris en de PvdA-fractie dat het aan de decentrale overheden is. De verantwoordelijkheid ligt dan niet hier. Het gaat wel over regionaal openbaar vervoer. Wordt het regionaal openbaar vervoer -- wat de SP-fractie graag wil -- veel meer naar de landelijke overheid getrokken of houdt u een mooi praatje voor de bühne en moeten de regio's het vervolgens zelf maar uitzoeken? Wat wil de PvdA-fractie nu precies?

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Ik kom hier verder ook op terug in mijn betoog. In het spelregelkader is een en ander puur en alleen op het Rijk gefocust. In de visie van de PvdA-fractie trekt het Rijk regionale projecten niet naar zich toe, maar wordt er een sleutel gevonden om goede afstemming tot stand te brengen. Wat des regio's is, moet daar gebeuren. Als voorfinanciering beter geregeld kan worden, dan moet dat ook beter geregeld worden. Met het ov hebben wij een punt te pakken. In het spelregelkader moeten daar sleutels voor te vinden zijn. Die zijn en nu nog niet, dat is een van mijn belangrijkste kritiekpunten op dat spelregelkader. Ik kom daarop terug. Ik deel dus uw mening. Maan niet helemaal. Ik heb een iets andere oplossing.

De heer **Roemer** (SP): Ik ben naar die andere oplossing natuurlijk wel heel nieuwsgierig. Op deze manier is het heel gemakkelijk over de schutting te gooien naar de regionale overheden. U kunt dan wel een spelregeltje bedenken om het voor te financieren, maar dat komt neer op een sigaar uit eigen doos. Uiteindelijk moet men dan toch zelf betalen. Wat wil de PvdA-fractie?

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Ik heb het volgende gezegd. Het MIRT is een kader waarbinnen niet een weg of een spoorlijn als probleem wordt aangewezen, maar een gebied. In dat gebied wordt gebouwd, in dat gebied wordt ov aangelegd en in dat gebied worden wegen

aangelegd. Sommige van die projecten zijn des Rijks; sommige zijn des regio's. In het spelregelkader zullen daarvoor spelregels moeten worden afgesproken zodat er, op het moment dat er een wijk wordt aangelegd, ook ov loopt. Dat is een van de doelstellingen, die ik ook zou willen terugvinden in het spelregelkader. Soms is dat gelukt. Ypenburg, hier in Den Haag, is daarvan een goed voorbeeld. Op sommige plekken is dat niet gelukt. In het spelregelkader gebeurt dat nu niet. Daarover hebben wij een vraag gesteld aan de minister.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik ben ieder geval blij om mevrouw Vermeij te horen zeggen dat wij in de toekomst nieuwe wijken aanleggen, want ik had het idee dat de Partij van de Arbeid alleen nog maar wilde inbreiden en alle groene ruimten en open ruimten wilde sparen. Ik proef in haar beantwoording dat zij toch nog wel nieuwe wijken wil aanleggen. Wij leggen dan eerst een nieuwe weg en een nieuwe spoorlijn daar naartoe aan. Dat gaat dus goed.

Ik heb in mijn bijdrage gezegd dat wij de MKBA-berekeningen en alle systematieken die wij nu hebben voor de investeringsbijdrage, misschien eens tegen het licht moeten houden. Als je geen instappers hebt, heb je geen station of spoorlijn. Als je geen automobilisten hebt, heb je geen weg. De huidige MKBA's en de huidige systematiek gaan uit van de principes "geen reizigers, geen wegen" en "geen reizigers, geen spoorlijnen". Is mevrouw Vermeij het met mij eens dat wij die systematiek toch eens danig op de schop moeten nemen?

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Daarom heb ik die vraag ook gesteld. Ik ben het ermee eens. Als je bij het MIRT een gebied als probleem neemt, zul je ook naar een ander soort MKBA toe moeten, eventueel naar clusters van MKBA’s. Het wordt interessant om te kijken of dat lukt. Ik wil het niet ingewikkelder maken. Op dat punt deel ik de mening van de heer Van Heugten. Wij weten allemaal dat er in dit land ongeveer vijf mensen zijn die een MKBA kunnen maken en er ook ongeveer vijf zijn die hem kunnen lezen.

De heer **Koopmans** (CDA): En geen die hem snapt!

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): En geen die hem snapt. Ik overdrijf, maar het MIRT zet de deur open om daar eens goed naar te kijken. Mijn fractie is er een groot voorstander van om te gaan denken in clusters van MKBA’s en daarin de regionale vervoersaspecten mee te nemen. Dat wordt echt spannend. Wij zien daar nog net iets te weinig van terug in dit kader.

De heen **Van Heugten** (CDA): Ik constateer dat wij eigenlijk veel meer naar politieke afwegingen gaan over prioriteiten die wij stellen ten aanzien van investeringsbijdragen dan dat wij in modelberekeningen verzanden, waarin soms heel onhandige uitgangspunten zijn

terechtgekomen.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): De PvdA is er altijd voorstander van geweest om een MKBA als een middel te beschouwen en niet als een doel. Je gebruikt een MKBA bij het maken van een politieke keuze. De afwegingen kunnen dan alsnog anders uitvallen; dat klopt.

Voorzitter. Ik wil over Almere nog een vraag stellen aan de minister van Verkeer en Waterstaat. Ik zie toch nog steeds voor mij dat wij bij de olifant langs de A6 een enorme parkeerplaats aanleggen, waarna wij supersnel met een uiterst duurzame, snelle trein -- wellicht een magneettrein -- naar Amsterdam-Zuid en Schiphol afreizen. Maakt de minister die combinaties ook, dus een stukje met de auto en dan op een sneltrein springen? Rekent hij die door? Spreekt hij daarover in de bestuurlijke overleggen? Wij kwamen het nog niet tegen.

De PvdA-fractie is blij met versie 0.1 van het MIRT, maar ook kritisch op het spelregelkader. Wij zijn er nog niet. Dit is nog niet versie 1.0. Dat is, zo zeg ik tegen de bewindspersonen, uw aller opdracht voor 2009. Tijdens de verbouwing gaat de verkoop gewoon door, zoals wij weten. Namens mijn fractie wil ik een klein zeurpuntje naar voren brengen. Een jaar geleden zaten wij hier ook. Er werd toen gevraagd om een spelregelkader. Het kabinet zou daar in het najaar mee komen. Vorige week woensdag ontvingen wij het. Een deel ervan komt uit "Elverding". Dit is wel vrij aan de late kant. Het is toch een belangrijk stuk, dat gaat over de wijze waarop wij met elkaar gaan samenwerken. De minister zegt -- daarom snap ik mijn buurman niet helemaal -- dat hij dit voorlopig alleen met VROM en V en W gaat doen en dat LNV en EZ later volgen. Klopt het dat dit pas in 2014 is, dus buiten de budgetruimte? Dat moet echt anders, wat ons betreft. Veel bestuurders in het land hebben voor hun gebieden juist te maken met de ministers van LNV en EZ. Dat zijn niet altijd de gemakkelijkste dames -- ik zeg het netjes. Graag een toezegging dat wij op dit punt wat meer ambitie mogen verwachten.

Onze fractie heeft een aantal vragen over het spelregelkader. De voorkeurbeslissing moet een gebiedsbesluit zijn, waarin groen, bouw en bewegen zitten. Mij is niet duidelijk of dit in de planuitwerking allemaal deelprojecten worden. Hoe houd je dan de integraliteit in de gaten?

Wat betreft het OEI en de MKBA's: zouden wij niet tot een clustering moeten komen, om het MIRT echt meer te laten zijn? Is de minister daarover in overleg met bijvoorbeeld het CPB? Hoe staat het met de uitwerking van het voornemen om meer duurzaamheidsaspecten en ro-aspecten in de MKBA's mee te nemen? Er zijn proeven uitgevoerd in Eindhoven. Wat is daarvan geleend? Wij zijn benieuwd of samenhang echt tot voordelen leidt en tot betere besluiten. Wat betekenen de uitkomsten van "Elverding" voor het MIRT en andersom? Het spelregelkader kent eigenlijk vooral procesregels, maar heel weinig beleidsregels of

normatieve regels. Een voorbeeld: voor alle wegen die wij nog willen aanleggen, zou moeten gelden dat zij niet door kwetsbare natuur mogen worden aangelegd. Wij kijken naar ruimtelijke inpassing en ontwikkeling naast de weg. Ook bezien wij of de trein een alternatief is, al dan niet gedeeltelijk. Zouden dit soort spetregels niet in het kader thuishoren? Graag hoor ik daarop een antwoord van de minister.

In veel regio's neemt men investeringsbeslissingen. Bijna alle MIRT-projecten kennen een regionale component. Altijd zijn gebiedsontwikkelingen een regionale opgave en een rijksopgave. Gaat de regio dit spelregelkader gebruiken? Dat lijkt ons wel handig. Onze fractie gaat ervan uit dat ook dit stuk in ontwikkeling is, zoals de minister zelf aangeeft. Mijn fractie stelt het op prjs om over een nieuwe versie van het spelregelkader nog voor de zomer met de minister te spreken. Kan hij toezeggen dat er dan een nieuwe versie Iigt?

Ik kom nu te spreken over de ruimtelijke investeringsagenda. Op 13 november 2007 diende de Kamer de motie-Van Heugten c.s. in, waarin de regering werd verzocht, na te gaan welke ruimtelijke investeringen dit land op middellange termijn behoeft: waar, hoe en hoeveel. Tevens werd gevraagd, wat de kosten en de baten zouden zijn, als de ruimtelijke investeringen goeddeels binnenstedelijk werden gedaan. Deze motie is daarom zo belangrijk voor het MIRT, omdat wij allemaal weten dat de infra-investeringen absoluut niet in de pas lopen met de ruimtelijke investeringsagenda. Sterker nog: de Nota Ruimte loopt tot 2014; het MIRT inmiddels tot 2028. Veel ruimtelijke gebiedsontwikkelingen staan gepland voor de periode van 2010 tot 2020. De grote binnenstedelijke bouwopgaven, zoals de stadshavens, het Merwedekanaal en de Noordoevers in Amsterdam, om en maar drie te noemen, lopen ook door. Op de motie werd gereageerd op 21 november 2008, ruim een jaar later, door de minister voor WWI. Overigens staan de desbetreffende brief en de rapporten niet bij de minister voor WWI op de website van VROM, maar bij de minister van VROM. Dat is een tamelijk verwarrende kwestie. De Kamer kreeg dus een brief, vergezeld door twee rapporten, opgesteld door externen. Het spijt mij, maar ik kan mijn ongenoegen daarover nauwelijks onderdrukken, zo zeg ik tegen de minister van VROM. Zij heeft een jaar de tijd gehad om deze motie uit te voeren. Nu hebben wij een brief gekregen van de minister voor WWI, met twee rapporten, opgesteld door twee externen.

De minister van VROM zit toch bij alle bestuurlijke overleggen? Waarom krijgen wij dan een brief van de minister van WWI? Hoe raar dit voor het departement van de minister zelf is, blijkt wet uit de wijze waarop de minister van VROM haar website heeft vormgegeven. Het RIGO-rapport spreekt van aanzienlijke tekorten voor vergevorderde plannen zonder alternatieven. Bij wie gaat en dan een alarmbel af op het departement? Waarom komt de minister in haar brief niet terug op de investeringsagenda? Waarom wijst de minister zo resoluut het idee af om ISV- en BLS-middelen te verbinden aan het MIRT? Hier ligt toch een prachtige kans? Binnenstedelijk bouwen is duur, maan wellicht levert de combinatie met ov

op termijn juist veel geld op. De uitleglocaties worden immers ook niet doorgerekend op de files en de vervoersstromen die er naartoe moeten en er vandaan komen. Ik geef twee voorbeelden. Allereerst de stadshavens; deze worden alom geprezen, ook wegens de langetermijnvisie die eraan ten grondslag ligt. In de regio zijn echter belabberde afspraken gemaakt over de woningbouwopgave, terwijl je geen geleerde hoeft te zijn om te weten dat de stadshaven alleen een succes wordt als de appartementendrift van de steden in de regio in toom wondt gehouden. Wat heeft het Rijk nu geregeld? Financiering tot 2010, en de planning loopt tot 2030. Wat staat er in het MIRT? Als wij Rottendom geen sociale catastrofe willen laten worden, moet er wat gebeuren. In het MIRT staat dat en op dit moment onderhandeld wordt over de tijd tot 2020. Wij hebben geen idee waar dat geld vandaan moet komen, maar wij hopen dat de minister dat idee wel heeft. Ik adviseer de minister van VROM om voor de spiegel te oefenen hoe zij met de vuist op tafel moet slaan. Zij moet de politieke slimmigheden van haar collega van V en W kopiëren. Dat is echt nodig, minister, en het is echt heel dringend.

Het tweede voorbeeld is Parkstad Limburg. Wij weten nog nauwelijks iets van krimp. De regio Parkstad gaat in 15 jaar van 250.000 naar 180.000 inwoners. Dat is een feit. Bedenk eens even wat dat doet met al je ruimtelijke en fysieke infrastructuur. Petje af voor de bestuurders in Limburg en bij de provincie die daarover aan het nadenken zijn. Ook hier geldt heel eenvoudig dat 2014 echt niet het perspectief is. Voorlopig heeft de minister daar naar mijn weten nog geen antwoord op. Ik vraag hem wat hij gaat doen om alle partijen uit de regio -- corporaties, ontwikkelaars, de overheid -- te kunnen dwingen om mee te werken aan de grootschalige herstructurering. Is hij bijvoorbeeld bereid om onderzoek te doen naar de voor- en nadelen van gebiedsconcessies als de nieuwe WRO en de WVG niet voldoende blijken te zijn om in te grijpen?

Tot slot. De minister doet naar aanleiding van de Structuurvisie Randstad 2040 MIRT-verkenningen, in relatie tot het Urgentieprogramma Randstad, naar sleutelprojecten na 2020. Tussen 2014 en 2020 hebben wij echter ook nog heel veel projecten staan, echter met nul euro. Hoe kan dat? Of heb ik het mis?

Ik noem nog een aantal projecten in de Randstad en dan heb ik een slotopmerking. Ik wil iets zeggen over Diemen. Er zitten niet voor niets bezoekers uit Diemen in de zaal. Ik heb één vraag aan de minister. Welk akkoord heeft hij gesloten op 23 oktober en wiens handtekeningen staan daaronden? Er lijkt een patstelling te bestaan tussen de opvatting van de gemeenteraad van Diemen, die en een 30 meter hoge overkluizing wil maken, en de minister, die het heeft over 8 meter hoge geluidsschermen. Nu is er ook nog iets tussen 8 meter en 30 meter. Is de minister dat met ons eens? Verder geeft de minister in zijn antwoorden aan dat hij de motie-Haverkamp/Vermeij inderdaad heeft toegepast, en dat er sprake is van ruimhartige inpassingsmaatregelen, die zelfs bovenwettelijk zijn. Wat is en

bovenwettelijk aan de maatregelen die de minister voorstelt?

Ik heb wat verdere vragen met betrekking tot Amstelveen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Even over Diemen. Wat moet daar volgens de PvdA-fractie gebeuren? Moet die verbreding er komen en dan minimaal met overkapping? Of mag deze minister ook zonder overkapping doorgaan?

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Hebt u de antwoorden op de vragen goed gelezen? Wij hebben al eerder het standpunt ingenomen dat die verbreding en moet komen, omdat Diemen echt een heel ingewikkeld knooppunt is. Diemen was vroeger een mooi dorpje waar Rembrandt nog pentekeningen heeft gemaakt. Vandaag de dag ligt het ingeklemd tussen hoge dijken met heel veel infrastructuur erop. Je kunt daar verder niets. Je kunt er niet ontwikkelen, dus heb je ook weinig te wheelen en dealen, zeg ik daar maar eventjes bij. Je moet zo goed mogelijk die verbreding daar gaan inpassen. Zo goed mogelijk Daar hebben wij een motie over ingediend Het moet ruimhartig, maar die 30 meter hoge overkapping is geen geloof voor de PvdA-fractie. U moet immers ook goed lezen wat dit betekent. Het zou zo ongeveer de grootste constructie zijn die wij in Nederland moeten bouwen, en in verhouding tot de wijkjes die daarachter liggen, kan dat werkelijk niet. Dat moet u bedenken. Ik zeg er echter het volgende bij. Wellicht is en nog iets te bedenken wat tussen de 30 meter hoge overkapping en de 8 meter hoge geluidsschermen in ligt. k weet het niet. Ik vraag het aan de minister. Het moet, en het zal zo goed mogelijk moeten gebeuren daar in Diemen, echt waar.

De heen **Koopmans** (CDA) Voorzitter Het klinkt mooi dat er tussen een 8 meter hoog geluidsscherm en een 30 meter hoge overkapping nog iets ligt, maar ik zou niet weten wat Een 15 meter hoog geluidsscherm, maar dat wil men niet. Of een 12 meter hoge overkapping, maar die werkt niet. Het klinkt interessant, maar mevrouw Vermeij komt volgens mij met een keuze die niet bestaat.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Ik heb de vraag aan de minister voorgelegd, omdat ik het antwoord niet weet. Dat heb ik gedaan. Ik wil hier graag zijn antwoord op horen. Ik zeg nogmaals, ook tegen de heer Vendrik: u moet goed naar de plaatjes kijken en zich realiseren wat een 30 meter hoge constructie daar in die omgeving doet. Ik ben heel erg benieuwd wat uw fractie daarvan vindt. Alle rijksbouwmeesters hebben daar uitermate negatief over geadviseerd.

De minister zegt dat voor de gebiedsontwikkeling bij Amstelveen de ondertunneling leidend Is. Hierbij hebben wij een echt MIRT-punt te pakken. Hoe gaan wij om met de regionale wensen en de regionale aanpak in relatie tot wat wij hierbij bij het Rijk nodig

achten? Wat is dominant? Het zal gelijk op moeten gaan. Ik hoor graag een antwoord van de minister op deze vragen. In zijn antwoord over wat en in deze regio kan gebeuren, vind ik nog net iets te dominant de Rijkswaterstaattoon.

Ik kom tot mijn slotopmerking. Bij de behandeling van het MIRT houdt ieder van ons altijd een pleidooi voor een project uit zijn of haar buurt, uit een soort liefde of omdat het daarbij gaat om een ongewoon project op een ongewone plaats. Ik zeg nu eerlijk dat ik zo'n pleidooi ga houden en dat ik daarbij ben omgekocht. Sinds ik in Emmen in de stallen bij de olifantenbaby's ben geweest, wil ik namelijk alles voor ze doen. In Emmen heeft men, zoals bekend is, een waanzinnig goed en leuk plan. Dit plan staat niet in het MIRT, maar hoort daar volgens mijn fractie wel in thuis. Het gaat hierbij om een langjarige ruimtelijke investering in een ingewikkeld gebied waar ook door de rijksoverheid hoogwaardige arbeid wordt uitgeplaatst. Bij het laatste kijk ik in de richting van de minister van VROM. Zij weet dat het Kadaster naar Zwolle moet. Wij spreken oven de verplaatsing van de dierentuin, die energieneutraal moet worden, de bouw van een theater en daardoor over een enorme binnenstedelijke ontwikkeling. Iedereen die in Emmen is geweest, weet dat de huidige te kleine dierentuin van Emmen middenin de stad ligt. De regio levert zelf een erg grote bijdrage aan dit project, maar men zoekt nog wat extra middelen. Is de minister bereid om dit te bezien en het project daarna eventueel op te nemen in het MIRT voor volgend jaar?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. De voorbereiding van het MIRT wordt de laatste jaren minden hectisch. Er zijn in leder geval minder spoedgesprekken en wensenlijstjes van de provinciale en lokale bestuurders. Constructieve bestuurlijke overleggen zijn hiervoor een belangrijke reden. Uiteraard speelt hierbij ook het RSP een rol, het Regiospecifiek Pakket van het Noorden. Mijn fractie biedt hiervoor haar complimenten aan. De stapel notities die ons afgelopen vrijdag nog moest worden toegestuurd, voerde de druk echter toch weer aardig op. Ik vraag mij af of dit echt op deze manier moet gaan. Ik begin mijn bijdrage met een wat algemene inleiding. Die zal ik houden aan de hand van drie voorbeelden, te weten de ruit rond Utrecht, de ruit rond Eindhoven en de N18.

Het heeft mijn fractie erg verbaasd dat wij uit de krant hebben moeten vernemen dat en een startnotitie is gepresenteerd oven de infraplannen rond Utrecht. Ik zeg met nadruk dat het alleen om infraplannen gaat. Waarom hebben wij deze notitie niet ontvangen? Waarom worden hierbij opnieuw alternatieven gepresenteerd die eerder eigenlijk al zijn afgeserveerd? Ik noem de weg door Leidsche Rijn of langs Leidsche Rijn, de "A2,5". Hoe komt in deze notitie plotseling een weg terecht tussen Bunnik en Utrecht, in de buurt van Amelisweerd? Wat is de gedachte achter een zuidelijke parallelstructuur? Ergens in een bijzinnetje lees ik over de gevoeligheidsanalyse die uitgevoerd is of die uitgevoerd moet worden om de effecten van de kilometerbeprijzing mee te nemen. Hoe zit dit? Zijn de

ambtenaren op Verkeer en Waterstaat losgegaan omdat een verlenging van het MIRT een rol gaat spelen? Waar is trouwens het openbaar vervoer in deze startnotitie gebleven? Waar is überhaupt het ministerie van VROM in deze startnotitie terug te vinden? Als dit een gezamenlijk opgestelde notitie is, waarom is er dan al een zienswijze van de gemeente Utrecht, waarin deze medeopsteller stelt het niet eens te zijn met deze startnotitie?

Wij kunnen deze aanpak niet rijmen met de afgelopen vrijdag toegestuurde kabinetsreactie op het eindrapport "Passende publieksparticipatie leidt tot betere besluitvorming". Ik kan deze aanpak ook niet rijmen met de gebiedsgerichte aanpak, waarvoor ruime steun is in de Kamer. Waarom kiest de minister ervoor om de bewoners van Leidsche Rijn en in de omgeving van Amelisweerd in onzekerheid te brengen door alternatieven te presenteren waarvoor geen draagvlak bestaat, ook niet bij de fractie van de PvdA? Misschien zie ik het allemaal verkeerd, maar volgens mijn fractie kan deze startnotitie in de prullenbak verdwijnen.

De heer **Koopmans** (CDA): Is het wellicht mogelijk dat het de regio zelf ook nog onduidelijk is wat men precies wil?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Laten wij duidelijk zijn. Na veel zoeken kun je de startnotitie dus gewoon vinden. Daar staan alle alternatieven in. Die startnotitie is gemaakt door de club VERDER, waarin alle bestuurders zitten. Dit lijkt mij dus iets waarover zij met elkaar gesproken hebben. Dit is een soort eindconclusie. Nu mag heel Utrecht zienswijzen gaan indienen. Ik vind het heel vreemd dat alle bewoners in de startblokken moeten om zienswijzen in te dienen tegen plannen waarvan wij nu al weten dat die geen draagvlak hebben. Ook vind ik het vreemd dat het hele vraagstuk rand Utrecht niet geagendeerd is als een gebiedsprobleem, maar alleen als een wegenprobleem. Ik weet nu namelijk nog steeds niet waar de 80.000 woningen die Utrecht eigenlijk moet bouwen, moeten komen te staan. Vandaar mijn vraag: waar in dit verhaal komt het ministerie van VROM voor?

De heer **Koopmans** (CDA): Mevrouw Roefs zegt terecht: bij de voorbereidingen is de regio, stad en de provincie, betrokken. Is het niet vreemd dat en een startnotitie komt waarbij iedereen uit die regio betrokken is, en dat daags daarna de hele regio zegt dat het toch weer anders moet? Is het niet een beetje vreemd dat het zo in deze polder werkt? Deze vraag heeft denk ik te maken met het derde criterium dat ik zonet in mijn verhaal heb toegevoegd, de rechte rug of het scherper tegenover elkaar zijn. Het werkt natuurlijk ook vertragend dat je eerst iets ondertekent of meegaat in een project en uiteindelijk, begrijpelijkerwijs weliswaar, weer heel andere signalen afgeeft.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wij denken en dus precies hetzelfde over. Ik spreek en namelijk mijn verbazing over uit dat zoiets op tafel komt te liggen, en ik voel inderdaad vertraging op vertraging op vertraging aankomen. ik ben dus blij dat de CDA-fractie het met mij eens is.

Veel positiever zijn wij oven de ontwikkelingen bij de ruit rond Eindhoven. Dat is een nationaal speerpunt, een echt integraal project, voortkomend uit netwerkanalysen, denk even aan onze Co Verdaas. Dit echt een prestatie van formaat, ook belangrijk voor de landzijdige bereikbaarheid bij de nieuwe positie van Eindhoven Airport. De provincie zal tot 2020 750 mln. in dat gebied steken. Van het Rijk wordt commitment verwacht voor eveneens 750 mm. De vraag is nu hoe de minister die integraliteit gestalte gaat geven, ook met geld. Minimaal vier ministeries zijn erbij betnokken, en die zullen allemaal moeten dokken. Met wie gaan Eindhoven en de hele omgeving van Eindhoven straks aan tafel zitten? Wij beschouwen de ruit dus als een proeve van bekwaamheid voor een MIRT volgens de nieuwe opzet, met de nieuwe, hopelijk verbeterde spelregelkaders.

Overigens heb ik bij een bezoek aan Maastricht, afgelopen vrijdag, gekeken naar de uitgewerkte alternatieven voor de A2-traverse. Die worden daar op een heel aantrekkelijke manier gepresenteerd. Het publiek kan gaan kijken en zijn mening geven. Ik heb dus gezien hoe het ministerie ook kan werken. Wat ik daar gezien heb, vind ik een echte gebiedsgerichte aanpak.

Ik wil nogmaals terugkomen op het verhaal dat ik bij de begrotingsbehandeling hield oven krimpgebieden en infrastructuur. In zijn beantwoording van schriftelijke vragen gaat de minister niet in op mijn kernvraag. De minister weidt vooral uit over het robuuste wegennet, over alternatieven voor standaardroutes. Mij gaat het echter om wegen die in de ogen van lokale en regionale bestuurders aangelegd moeten worden om krimp tegen te gaan. Visioenen van zichtlocaties van kantoren, winkelboulevards en bedrijven zouden mensen in de regio moeten houden en moeten aantrekken. Ik heb de minister gevraagd of hij ook "nee" durft te zeggen tegen een weg, bijvoorbeeld tegen het doortrekken van de A77 of het tot snelweg verheffen van de N18 tussen Varsseveld en Groenlo. Wij zijn daartegen. Wij steunen de initiatieven die in de regio ontwikkeld worden voor het doortrekken van de A77 niet, en wij staan achten het akkoord over de N18-A18 dat op lokaal en provinciaal niveau is afgesproken.

De heer **Koopmans** (CDA): Mevrouw Roefs maakte een interessante opmerking. Het ging erom dat je krimp niet met investeringen oplost. Laten wij toch eens een voorbeeld nemen en kijken naar de gevolgen van de infrastructuuraanpassingen bij Roermond, een stad met grote problemen. Daar is door de aanleg van de A73 en de koppeling met Düsseldorf een enorme economische ontwikkeling op gang gekomen. Daardoor bruist, bloeit en groeit Roermond opeens en staat de stad in de top tien van winkelsteden. Deze investeringen

geven dus goede antwoorden. Is het principe van mevrouw Roefs niet te gemakkelijk? Zij zegt datje krimp niet kunt oplossen en wil daarom nergens iets doen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Roermond is geen goed voorbeeld van wat ik bedoel te zeggen. De ontwikkeling in Roermand is al veel eender gestart vanuit een heel ander perspectief. Dit had niets met krimp te maken, maar met een ongelooflijk hoge werkloosheid in Roermond. De stad zakte in elkaar. De oplossing is geweldig voor Roermond en biedt een economische impuls. Ik heb het nu over regio's die een naderende krimp beantwoorden met de aanleg van bedrijventerreinen. Maan de krimp is een gegeven waarmee je moet leren omgaan. Heel grote gebieden in Nederland zullen ermee moeten leren omgaan. De aanleg van nog meer bedrijventerreinen is geen oplossing die past bij de Partij van de Arbeid. Het is bekend hoe wij denken over bedrijventerreinen die open ruimten invullen. Deze passen niet bij ons denken oven omgaan met krimp.

Ik maak een rondje door Nederland en behandel daarbij eerst de wegen, dan de vaarwegen en ten slotte het spoor. Dit is overigens niet de volgorde van belangrijkheid. Ik begin bij de wegen in het Westen. Deze week hebben wij handtekeningen in ontvangst genomen van de inwoners van de gemeenten Leiderdorp en Zoeterwoude, verzameld in de actiegroep Geen negentien miljoen. 19 mln. is het bedrag dat deze gemeenten moeten bijleggen voor de aanleg van de verbrede A4. De Raad van State heeft deze aanleg getorpedeerd. Hierdoor zijn alle vertragingen in wegenaanleg ontstaan. De gemeenten stellen dat zij door de vertraging niet de projecten hebben kunnen realiseren waarmee zij geld wilden genereren. Is deze redenering juist? Zo ja, kan de minister iets betekenen voor de gemeente? Wat doet de provincie Zuid-Holland? Wanneer komt de beoordeling oven de MIRT-aanvraag voor de A23, de Westfrisiaraute?

De gedeputeerde staten van Brabant hebben in september een brief gestuurd aan de minister over de schijnbare vertraging van de A27. De staten wilden graag de oorzaak van de vertraging weten. Een antwoord is nog niet binnen. Er blijkt een gat te zijn van 250 mm., waarvan 150 mln. de tolgelden zijn waarmee gerekend was. Aangezien wij kilometerheffing invoeren, kunnen wij niet rekenen met tolgelden. Hoe zit het met de vertraging?

Wij hebben afgelopen vrijdag ween de rapporten gekregen over Breda-Utrecht. Wij zien niets in een verdere vertraging, maar vragen ons af of minder conservatief aanleggen van spoor, bijvoorbeeld door lightrail, een oplossing kan zijn. Kan de brug niet alvast gelegd worden?

In de pers hebben wij gelezen dat A4 Zuid eigenlijk helemaal van de baan is vanwege dezelfde tolgelden. Komt en nog een nieuwe poging tot pps?

Ik ga verder met de A4 en het aquaduct bij Bergen op Zoom en Steenbergen. De resultaten van de aanbesteding met en zonder aquaduct zullen in het voorjaar komen. De

PvdA-fractie wil duidelijk te stellen dat zij zeer gecharmeerd is van de aquaductplannen. Deze zijn voor Steenbergen veel toekomstbestendiger dan de optie met brug.

De vraag is natuurlijk of de A74 klaar is voor de Foriade. Wat vindt de minister van het duurzame overkappingsplan bij de A73 bij BIerich en de Molenbossenflats? Er zijn wel meer gemeenten die daarin hun heil denken te kunnen vinden. Kan dit samengaan? Het plan past misschien goed bij de commissie-Elverding, die heeft geadviseerd pas na realisatie de aanpassingen te treffen.

Wij hebben een audit gekregen over de tunnels bij de A73. Trekt de minister daar lering uit? Op de A2 Maasbracht-Kerensheide komen spitsstroken in beide richtingen en een fly-over. 2016 wordt genoemd als het jaar waarin een structurele oplossing gerealiseerd wordt. Moet ik soms lezen dat in 2016 wordt gekeken of en een structurele oplossing moet komen? In de regio zegt men dan dat er een structurele oplossing moet komen, 2x3 of 2x4. Overigens ben ik die 2x4 nergens tegengekomen in de stukken. De regio is bezig met de gebiedsontwikkeling tussen de A2, het spoor en de Maas. De onzekerheid op dat punt zorgt ervoor dat men eigenlijk niet verder kan. Kan de minister een en ander verduidelijken?

Het is duidelijk dat de A2 inmiddels zo'n beetje de levensader van autorijdend Nederland is, al leeft deze niet altijd. Klopt het dat de A2 straks in feite alleen tussen Eindhoven en Weert nog 2x2 is? Moeten wij daar nog op anticiperen?

Daarmee kom ik op Oost-Nederland. Schept verlenging van het MIRT ruimte om in te kunnen gaan op voorfinancieringsvoorstellen voor de A1, zoals de regio en het regionale bedrijfsleven hebben gedaan? Wij moeten immers constateren -- dat hebben wij at gedaan -- dat de rekenmodellen voor de A1 en de A67 niet kloppen. De aanwezigheid van enorme aantallen vrachtwagens heeft veel meen impact dan venwacht.

Wat de N35 betreft, sluit ik me aan bij de opmerkingen van de CDA-fractie. Mijn fractie geeft steun aan het zo snel mogelijk starten van een gezamenlijke verkenning van de N35, Zwolle-AImelo, met als einddoel het opwaarderen van deze weg tot een 200 kilometer stroomweg.

Wat is de stand van zaken van het doortrekken van de A15 en van het overleg dat de minister voert met de Stichting A50dB -- duurzaam beter --over het traject Grijsoord-Rijnbrug?

Dan kom ik te spreken over Noord-Nederland. Hoe staat het met het gevaarlijke punt in de N33, de fly-over bij Gieten? Wij verwachten dat de Eemshaven een zeer belangrijke rol gaat spelen als energiehaven; de CDA-fractie refereerde hier ook al aan. Is de N33 In dat geval voorbereid op zijn taak? Moeten wij niet gaan preluderen op verbreding?

Het knooppunt Joure is ook een ov-knooppunt. Dit kn0oppunt wordt nog niet meteen opgelost. Kunnen wij wellicht voor de definitieve oplossing een tijdelijke oplossing voor het ov bedenken? Blijft voor de definitieve oplossing het geld beschikbaar?

Hiermee kom ik op het water. De PvdA-fractie heeft begrepen dat de MIRT-verkenning behoorlijk positief is over de zeesluis bij lJmuiden. Wij willen deze echter ook graag zien. Als zij inderdaad positief is, dan stelt mijn fractie voor om bij de Voorjaarsnota met voorstellen te komen over de financiering van het rijksdeel van de Zeetoegang lJmond, zodat nog voor de zomer gestart kan worden met de planstudiefase van de tweede zeesluis.

Kan de staatssecretaris de stand van zaken melden random het Seine-Nordkanaal? Mogen wij uitgaan van een substantiële rijksbijdrage voor de verruiming van de Zaan, de Wilhelminasluis, om ervoor te zorgen dat het project de realisatiefase kan ingaan?

Ik heb begrepen dat het ministerie kampt met een personeelstekort op waterwegengebied, zeker als wij nog zouden willen versnellen met de infrastructuurprojecten. Het zou jammer zijn als dat personeelstekort reden zou zijn om niet te versnellen, te meer daar en zoveel mogelijkheden voor versnelling zijn.

Dan kom ik te spreken over het spoor. Inmiddels heeft de Kamer op de valreep nog een brief ontvangen oven het Hart van Dieren. Mijn fractie heeft nog enkele vragen. Heeft de verwachte toename van goederentreinen, nu de noordelijke aftakking van de Betuweroute geen doorgang vindt -- dat was tenslotte de reden voor dit project -- ook daadwerkelijk plaatsgevonden? Wordt in het plan de verbinding tussen de beide delen van het landgoed gerealiseerd? Daarvoor lag immers ook een opgave. Ik begrijp dat op dit moment nog gesprekken plaatsvinden. De PvdA-fractie vindt dat vooralsnog het bedrag van 53,3 mln. gereserveerd moet blijven, maar dat dit wel moet worden vergezeld van een goed plan dat voldoet aan de eerder gestelde voorwaarden. Ik ga ervan uit dat de Kamer binnen een bepaalde termijn duidelijkheid op dit punt krijgt; ik hoor graag van de minister op welke termijn.

Dan ga ik naar het project Sporen in Arnhem. In de spoorzone aldaar zorgt met name het goederenvervoer voor zeer veel overlast. Station Arnhem is een kopstation dat voor veel extra rangeerbewegingen zorgt. Extra veel, nu de noordelijke tak van de Betuweroute niet doorgaat. Dat levert zeer veel geluids- en trillingenoverlast op. ProRail wil de treinen daar ook nog eens harder laten rijden. Een wettelijk trillingenplafond hebben wij blijkbaar een aantal jaren geleden uit de wet gesloopt. Ik hoor graag van de minister of dat klopt. Er moeten een tunnel en een nieuw perron komen, waardoor de spoorkuil breder wordt en de huizen ongeveer op de rand van de kuil komen te staan. Volgens mij weet de minister daar alles van. Kan hij zich oven deze situatie buigen en in kaart brengen welke extra geluidsvoorzieningen nodig zijn om de leefbaarheid langs de spoorkuil op peil te houden?

De ov-terminal in Arnhem is het hart van het nationale sleutelproject Arnhem Centraal. Met de ICE International kunnen wij Frankfurt binnen drie uur bereiken. Het wordt een van de belangrijkste stations van ons land. Nu zijn er 40.000 reizigers per dag en straks, in 2020, 110.000. Er is blijkbaar een tekort op dit project. Na een aanbestedings- en

consultatieronde en een versobering van de plannen is gebleken dat het beschikbare budget aanzienlijk onder de reële marktprijs ligt. Hoe groot is het tekort en zijn de ministers bereid mede naar een oplossing te zoeken?

Ik had het over het spoor. Het spoor over de Vecht bij Muiden en Weesp is een bottleneck in onze spoorambities. De brug moet veel te vaak open voor de pleziervaartpassage. Is en een oplossing in zicht?

Ik kom bij de situatie random Lelystad. Ziet de minister een mogelijkheid voor een transferium bij Harderwijk?

Bij de bespreking van de begroting van Verkeer en Waterstaat heeft mijn collega Diederik Samsam een aantal voorstellen gedaan voor het spoor, bijvoorbeeld het aanpakken van de wissels bij het station Utrecht, de spoorboog bij Deventer en het viersporig maken van het spoor naar Geldermalsen, wat overigens ook de Maliebaankwestie zou oplossen. Ik hoon graag een reactie.

Ik ga even naar Friesland, naar Leeuwarden. Ten behoeve van een derde trein Sneek-Leeuwarden is er een extra passeermogelijkheid nodig op het enkelsporige baanvak. Is er zicht op realisatie? Dezelfde vraag geldt voor extra perroncapaciteit van het station Leeuwarden.

De situatie rondom de lJzeren Rijn zullen wij in een AO nader bespreken, maar er zijn op dit moment gewoon projecten gaande. Die verkeren in een soort schemergebied. Blijkbaar is het oude tracé afgeschoten, maar is er nog geen nieuw tracé. Wat moeten wij nu doen met projecten waarvoor binnenkort schoppen in de grond gaan?

ln verband met ATB vernieuwde versie vraag ik de minister of een substantiële verbetering van de spoorveiligheid te behalen is, als de provincies Noord-Brabant en Limburg de 97 plaatsen waarvan vernieuwing aan de orde is, willen voorfinancieren.

Er is een tweede tranche spoorse doorsnijdingen gekomen. De fracties van de PvdA en het CDA hebben de vorige keer daarop aangedrongen, maar van de manier waarop worden wij niet direct enthousiast. Om vier uur 's morgens lagen de Drechtsteden voor de deur, Oss volgde om zes uur en om tien uur waren en vijftien gemeenten present. Aan hen werd medegedeeld dat zij alle nummer een kregen. U snapt wel dat zij dat niet echt eerlijk vonden. Ervan afgezien dat het eigenlijk een potsierlijke vertoning is, lijkt het ons niet logisch zo’n inschrijving te doen via "wie het eerst komt, het eerst maalt", bovendien op het moment dat de gemeentenaden de begrotingen net hebben vastgesteld. Aantoonbare cofinanciering, overigens een terechte voorwaarde, kan dan natuurlijk niet worden geleverd. Is de minister bereid om door provincies te laten inventariseren -- Brabant doet dat op dit moment -- welke problemen nu nog bestaan? Wil hij op grond daarvan nog verder actie ondernemen? Het gaat om een inventarisatie welke gemeenten achter het net hebben gevist.

Ik kom bij VERA en VEZO. Er stand ooit 224 mln. gereserveerd voor de VEZO-lijn, de

aftakking van het Sloegebied naar Antwerpen. Nu wil de minister eerst een herroutering maken van het goederenvervoer. De vraag is dus of het geld dat aanwezig was, en nog blijft. Zouden wij eigenlijk niet toch heel snel tot aanleg moeten overgaan? Dat beperkt de rangeerbeweging in Kijfhoek en kan gevaarlijke stoffentreinen wegleiden uit Brabant.

Er staan nog twee andere spoorboogjes op ons lijstje, namelijk die bij Meteren en bij Sittard. Zoals ik net al zei, wordt gesproken over de herroutering van het goederenvervoer. Wanneer horen wij daar iets van? Gaat het daarbij ook over deze bogen?

Ik noemde mijn bezoek aan Maastricht. Wij gingen daar natuurlijk ook naar de wijken boven op de toekomstige traverse, de centrumontwikkeling Limmel/Nazareth, bij de minister vast niet onbekend. Door het Rijk zou 12 mln. bij elkaar worden gebracht. Er is voor getekend door de ministers Vogelaar, Eurlings en Verburg. Men wacht.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Voorzitter. De R is in het MIRT. Ruimtelijke ontwikkelingen worden in samenhang bezien met infrastructuur en openbaar vervoer. Is het niet meer dan een letter of heeft het werkelijk aanwijsbare gevolgen voor zorgvuldige ruimtelijke afwegingen? De MIRT-projecten zijn geënt op het begrip gebiedsontwikkeling, zo langzamerhand een containerbegrip waanmee je alle kanten opkunt. Projectontwikkelaars zien gebiedsontwikkeling als verlengstuk van projectontwikkeling, gemeenten gebruiken het om het zoveelste bedrijventerrein aan te leggen, provincies gebruiken het voor drastische ingrepen in het landschap vanwege vage economische motieven -- zie Wieringerrandmeer -- en het Rijk gebruikt het om asfalt aan te kunnen leggen. Het lijkt erop dat en niet verder nagedacht hoeft te worden als je ergens het etiket "gebiedsontwikkeling" opplakt.

Voor de goede orde, de SP is uitgebreid voorstander van gebiedsontwikkeling. Ik heb bij de eerste ontmoeting met de minister van VROM al gepleit voor een nieuwe naam voor haar ministerie: ministerie van Samenhang en Schoonheid. Wij moeten dat begrip dan echter wel inhoud geven en niet blijven steken in procedures. Dus wat betekent het precies? Wat houdt het in dat ruimtelijke ontwikkelingen bezien worden in samenhang met infrastructuur en transport? Het suggereert in ieder geval dat de aanleg van bijvoorbeeld een spoorlijn of een andere grootschalige ingreep in het landschap iets anders is dan een ruimtelijke ontwikkeling. Aan wat voor ruimtelijke ontwikkelingen denkt de minister als het blijkbaar niet om de infrastructuur en het transport gaat? Zonder een goede ruimtelijke ordening, verliezen lastig in geld uit te drukken waarden het van de klinkende munt. Hoe gaat de minister van VROM belangrijke collectieve waarden borgen in de MIRT-projecten? Kan dat binnen het bestaande budget?

Het merendeel van de projecten zit al lange tijd in de pijplijn. De spelregels gaan straks echter gelden voor nieuwe projecten en programma's in het ruimtelijke domein. Komt de R als mosterd na de maaltijd als het gaat om projecten die al in de pijplijn zitten, of is er

vanwege de vertraging van de projecten nog een mogelijkheid om ruimtelijke belangen alsnog te laten meewegen, juist om die projecten vlot te trekken? Zo ja, voor welke projecten geldt dat dan?

Ik had gehoopt dat de uitwerking van het spelregelkader meer duidelijkheid zou brengen dan nu blijkt. Ik moet helaas vaststellen dat er niet veel verschil zit tussen de toelichting op het spelregelkader van 13 juni jongstleden en het kader dat en nu ligt. Het gaat weer voor een groot deel over het hoe, de procedures, en er wordt slechts zijdelings gesproken over de inhoud. Een nadere uitwerking van de uniforme evaluatie ex ante als integraal onderdeel van het spelregelkader is zeer gewenst.

Het is terecht dat het accent verschuift naar de verkenningsfase. Dat is een mooie gelegenheid om hetgeen is neergeschreven in de nota Een cultuur van ontwerpen in praktijk te brengen. Volgens de nota zal er immers geen ruimte zitten in de overgang tussen het beleid van OCW en dat van VROM. Hoe gaat de minister ervoor zongen dat de Visie architectuur en ruimtelijk ontwerp er automatisch deel van uitmaakt, nu de R in het MIRT zit? Bij de opsomming van de vele nota's die van belang zijn voor het MIRT, heb ik Een cultuur van ontwerpen vooralsnog gemist. Bij het overleg over die nota heb ik de Raad voor Cultuur aangehaald, die stelt dat hij het als taak van het Rijk ziet, sturend op te treden om het kwaliteitsbesef van de leefomgeving op alle schaalniveaus te vergroten. Het getuigt van weinig gevoel voor urgentie en verantwoordelijkheid dat de bestuurlijke verantwoordelijkheid voor het realiseren van ruimtelijke kwaliteit bij gemeenten wordt gelegd, zoals in de spelregels staat beschreven.

Ter illustratie noem ik de snelwegpanorama's. De inkt plakt nog, maar nu al is er sprake van een bedrijventerrein in de Oostvlietpolder, snelwegpanorama A4, een geluidswal in het snelwegpanorama Vecht en Venen en een bedrijventerrein in het open venster tussen Bodegraven en Woerden. Wat gaat de minister daaraan doen? Hoe herstelt hij de verschrijving in het spelregelkader dat voor VROM het doel van de evaluatie ex ante slechts geldt als onderbouwing voor medefinanciering? Het is raar dat VROM, juist als het gaat om ruimtelijke kwaliteit, op voorhand afhaakt.

De spelregels geiden niet voor EZ en LNV als het gaat om de Toppen-regeling en het Investeringsbudget Landelijk Gebied. Dat is een gemiste kans en een bewijs dat het belang van een integrale aanpak nog niet door iedereen onderschreven wordt. De door de SP-fractie ingediende motie die beoogt om bij de subsidie in het kader van de Toppen-regeling ook stedenbouwkundige en architectonische aspecten te laten meewegen, was juist bedoeld om die schotten neer te halen. Niet alleen het economische belang mag prevaleren. Hoe staat het met de uitvoering van deze motie nu EZ vooralsnog niet meedoet aan het spelregelkader?

De markt heeft de kennis, de contacten, de capaciteit en het geld om als coproducent

en cofinancier gebiedsontwikkeling met de MIRT-projecten ter hand te nemen, daarmee letterlijk en figuurlijk de ruimte opvullend die de terugtredende overheid de markt bewust geboden heeft. Nu zelfs de minister-president vraagtekens zet bij het kritiekloos achternarennen van het Angelsaksische model, lijkt dit mij het uitgelezen moment voor overheidsinvesteringen in maatschappelijk relevante projecten in de publieke sector. En ligt een kans om de regie terug te halen: geen incestueuze pps-constructies waanbij het onderscheid tussen het publieke en het particuliere belang opgeheven is, maar terugwinnen van de democratische zeggenschap over de inrichting van ons land. Dit is des te urgenter, want als gevolg van de financiële crisis komen steeds meer door particulier initiatief gedreven projecten stil te liggen. Kan de minister aangeven welke projecten zich bij uitstek lenen voor een versnelde uitvoering onder regie en verantwoordelijkheid van de overheid?

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Bij de behandeling van de begroting hebben wij met de minister en een groot deel van de Kamer uitvoerig gesproken over de voortgang en vertragingen van projecten. Ik wilde daar nogmaals op ingaan -- ik had ongeveer een A4'tje vol -- omdat veel van die vertragingen natuurlijk te maken hebben met infrastructuur. Ik doe dat toch maar niet, anders heb ik geen tijd meer om concrete projecten te bespreken.

Een groot nadeel van alle projecten los van elkaar bespreken, is dat het lijkt alsof het losse projecten zijn. Ik hoop dat het aan het einde van mijn betoog ook de minister duidelijk is dat projecten vaak niet los kunnen worden gezien van andere projecten. Dat geldt voor de R van ruimtelijke inpassing en vooral voor de modal shift. Wat gebeurt er als wij meer investeren in openbaar vervoer en welke consequenties heeft dat voor de aanleg van wegen? Juist op die twee punten is het MIRT nog steeds onvoldoende. Ik hoop dat dit duidelijk wordt als ik gedurende mijn betoog steeds op een aantal van die projecten terugkom. Ik bespreek achtereenvolgens de wegen, de spoorwegen en de vaarwegen. De vaarwegen krijgen vaak te weinig aandacht, hoewel er in deze periode gelukkig steeds meer over wordt gesproken.

Voor wegen wondt de komende jaren veel geld uitgetrokken. Het moge duidelijk zijn dat dit voor de SP-fractie hier en daar te veel is. Op veel plaatsen is weliswaar behoefte aan aanpassingen in de infrastructuur, maar vaak ontbreekt het aan de navolgende punten. Vaak worden kansen genegeerd om een modal shift te bereiken. Bij de verbreding van de A1, A6, A9 en A10 kan bijvoorbeeld eerst worden geprobeerd om de gebruikers van deze wegen tot het openbaar vervoer te verleiden. Deze kans wordt echter niet gegrepen. Ook bij het goederenvervoer zien wij dat vaak. Daar wordt vaak onvoldoende gekeken naar mogelijkheden tot het bevorderen van het gebruik van vaarwegen.

Het tweede punt betreft de gevolgen van een investering op andere wegen. De aanleg van een weg heeft altijd gevolgen voor andere wegen. Zo zal de verbinding van de

A1 , A6, A9 en A10 gevolgen hebben voor de A10-Noord maar ook voor de toegangswegen tot Amsterdam. Bovendien zal het steeds meer auto's aantrekken, waardoor de problemen niet opgelost worden. Bij de A4 Midden-Delfland is allang bekend dat het Kethelplein hierdoor extreem zal vollopen. Deze gevolgen moeten bij al die projecten beter bekeken worden.

Het derde punt betreft de inpassing. Wegen moeten goed worden ingepast. Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan geluidsschermen, tunnels en maximale snelheden. Een gebrek hieraan leidt tot veel klachten en vragen. Bij de A1, A6, A9 en A10 zien wij hiervan mooie voorbeelden. Bij Amstelveen wordt de weg prima ingepast. Bij Amsterdam-Zuidoost wordt die een beetje ingepast en heel Diemen staat op z'n kop omdat de weg daar niet wordt ingepast. Ook bij de A50 zien wij deze problemen. Doordat het ene deel van het traject een goede inpassing krijgt, is er geen geld om het voor het andere deel van het traject ook te doen. Dat brengt ons bij een vraag die wij al vaker hebben aangegeven, namelijk of de normen voor inpassing niet omhoog moeten om ervoor te zorgen dat wonen en rijden elkaar zo min mogelijk gaan bijten.

Ik kom tot een aantal concrete projecten. Allereerst de A1. Wegaanleg kan soms hard nodig zijn. Dat vindt ook de SP. Wij zijn blij dat op enkele plekken langs de A1 de weg wet verbreed wordt. Deze belangrijke verbindingsweg schommelt telkens tussen twee, drie en vier rijstnoken in één richting. Een dergelijke weg met veel schommelingen is een weg met flessenhalzen. En flessenhalzen moeten wij voorkomen, niet alleen bij de A1 maar ook bij onder andere de A2 en de A4. Dat zijn drukke wegen waar zo veel mogelijk flessenhalzen moeten worden voorkomen. Deze aanpak moet natuurlijk wel zorgvuldig gebeuren, maar wat de SP betreft kan dat in een hoog tempo.

Een ander knelpunt dat snel aangepakt moet worden, is de A2 bij Maastricht, een snelweg op een hoofdverbindingsas in Europa maar met stoplichten en veel overlast. Dat is bij iedereen hartstikke bekend, dus ook bij de minister. Niet alleen komt hij uit deze buurt, maar toen hij woordvoerder verkeer was namens de CDA-fractie in de periode 1989-2002 werd er al veelvuldig over gesproken. En bestaat politiek enorme eensgezindheid over dat hieraan snel iets gedaan moet worden, maar het wordt alleen maar duurder en het duurt alleen maar langer. Uiteraard is het een lastig project maar ik zou de minister toch tot meer spoed willen manen. Het geld is er, de politieke steun is er, nu de aanleg nog.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik snap uw opmerking over de A2-travense niet zo goed. Ik heb zo-even gezegd dat ik afgelopen vrijdag de drie maquettes ter zake heb bekeken. Er is in dezen juist sprake van een heel bijzondere aanpak. Wij weten dat het 650 mln. kost en niet meer. Dus ik begrijp helemaal niet waar u het nu over hebt. U hebt het toch over de A2-traverse bij Maastricht?

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

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat project loopt als een tierelier. Volgens mij is dat een van de eerste projecten waar je dat van kan zeggen.

De heer **Roemer** (SP): Het is een project dat al heel erg lang speelt en waarvan wij de afgelopen jaren alleen maar het idee hebben dat het langer duurt en dat het maar vertraagd wordt. Als de minister kan bevestigen en erkennen dat wij nu voor eens en altijd geen vertraging meer zullen zien bij dit project, dan slik ik een groot deel van mijn bewoordingen in. Dus ik hoor vanmiddag, vanavond of vannacht graag de reactie van de minister.

De **voorzitter**: Ik hoop vanavond.
**

De heer **Roemer** (SP): Ik ook, voorzitter.

De N18 door de Achterhoek is eveneens een weg die een aanpassing verdient. Deze weg moet meer plekken krijgen om auto's in te halen. Dat zou wat ons betreft via inhaalstroken kunnen of door een driebaansweg aan te leggen met afwisselend per richting mogelijkheden om in te halen. De variant die nu opgetuigd dreigt te gaan worden, is wat ons betreft te duur en onnodig. Een sobere en verstandige variant is snel te bekostigen en te realiseren. Is de minister daartoe bereid?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Kan de SP niet instemmen met het voorkeurstraject en plan zoals Overijssel, Gelderland en alle gemeenten dat nu bestuurlijk klaar hebben?

De heer **Roemer** (SP): Ik bekijk dat nog even wat zorgvuldiger en kom daar in de tweede termijn op terug.

Voorzitter. Over de aanpak van het hart van Dieren is al het nodige gezegd. Om tijd te besparen sluit ik mij daar voor een groot gedeelte bij aan. Er liggen afspraken, er is in het verleden geld beschikbaar gesteld en als het aan de SP ligt, blijft dat ook zo. Ik ben benieuwd of de minister dat ook vindt, want volgens mij denkt een aardige meerderheid in de Kamer daar zo over.

De SP zet grote vraagtekens bij de noodzaak van de buitenring Heerlen in deze vorm en vindt dat er zeker geen vierbaans snelweg door Parkstad Limburg moet worden aangelegd. Enerzijds lost een buitenring een aantal verkeersproblemen op, ontsluit die gebieden en levert die structuur aan Parkstad. Anderzijds veroorzaakt deze geplande

snelweg nieuwe problemen op het gebied van leefbaarheid en natuur, en worden buurten afgesloten. Ziet de minister dit ook? De SP vindt dat de buitenring een tweebaansweg met een maximumsnelheid van 80 km/u moet worden. Een tweebaansweg betekent minden geluidsoverlast, minder luchtverontreiniging, minder ruimtebeslag, minden ingrijpende aansluitingen met andere wegen en een betere inpassing in het landschap. De keuze voor een tweebaansweg maakt de buitenring ook goedkopen, zodat er geld over is voor goede maatregelen op het gebied van natuur en buurten.

Dan kom ik op de A1, A6, A9 en A10. Dat de minister niet meer echt populair is in Diemen kan de SP wel begrijpen. De gemeente Amstelveen heeft blijkbaar goede zaken gedaan en krijgt een last minder door wat met de minister is afgesproken. Voor Diemen wordt de weg, die deze gemeente verdeelt en vervuilt, alleen maar breder en problemen worden alleen maar groter. Zowel de raad als het college van burgemeester en wethouders is hier tegen. Wij hebben daar vragen over gesteld en antwoorden op gekregen. In de beantwoording aan de Kamer schrijft de minister dat er een overeenkomst is. Door het ministerie is echter steeds categorisch geweigerd om de overkapping als oplossing te bespreken. De minister zou onderbouwen waarom hij overkapping geen reële oplossing vindt. Ik heb begrepen dat die onderbouwing er nog steeds niet is. De raad zou een besluit nemen wanneer dit allemaal op papier stond en geregeld en helder was. Naar mijn weten heeft de raad van Diemen nog steeds geen beslissing genomen. Ik roep de minister op om dit eens heel kritisch en goed te bekijken. Dan worden zijn woorden dat hij deze mensen niet het kind van de rekening Iaat worden meer dan een luchtballon en meer dan loze beloften.

Het moge duidelijk zijn dat de SP vindt dat aan deze wegverbreding onnodig heel veel geld wordt uitgegeven. Met de ruim 3 mId. bereiken wij nauwelijks een betere doorstroming, want bij de afritten zal het verkeer vast komen te staan of bij de ring rond Amsterdam, die kennelijk niet in zijn geheel wordt verbreed, worden de problemen groter. Daardoor wordt de kans op een volgende schreeuw uit de regio om extra geld voor bredere wegen alleen maan groter. De SP kiest er daarom voor om eerst ervoor te zorgen dat meer mensen alternatieven krijgen om van die weg af te gaan, vooral in de spits, door in te zetten op een veel betere, echte revolutie van het openbaar vervoer. Slechts bij een klein deel van de geplande wegverbredingen komen busbanen. Waarom verbreden wij niet gewoon alleen voor busbanen? Bij het zien van af- en aanrijdende bussen, zullen stilstaande automobilisten wellicht de overstap ook wagen. Is de minister bereid te onderzoeken in hoeverre een systeem van snelwegbussen over aparte busstroken hier een verbetering kan zijn?

Dan kom ik op de A4 Midden-Delfland. De minister heeft in de Kamer gezegd dat hij de laatste minister is die hier een besluit over neemt. Ik ben het daar hartgrondig mee eens als dat betekent dat hij daar definitief van afziet. Hij mag zich, als het aan mij ligt, aan zijn woonden houden. Het hoeft geen blamage te zijn. Hij hoeft niet op te roepen tot het

doorzetten van een project dat alleen maar tot problemen elders leidt, want dat is natuurlijk erg zonde van de vele miljoenen die daaraan moeten worden bijgedragen. Een ander voorbeeld is de noodzakelijke verbouwing van het Ketelplein. Daarover hebben wij het al zo vaak gehad dat ik dit stukje kort zal houden, om tijd te besparen.

De strijd over het traject van de A74, een belangrijk project in Limburg, is na de bespreking van het vorige MIRT beslecht. Helaas is gekozen voor de variant die de meeste overlast in Venlo zal veroorzaken. Voordat wie dan ook het lintje daar gaat doorknippen, zullen naar onze mening de schreeuw en het geld voor de andere variant al op tafel komen te liggen. Om het leed voor deze mensen extra te vergroten wordt wellicht ook nog getornd aan de inpassingsmaatregelen bij deze weg en aan de inspraak. Ik hoop dat de minister de vrees hiervoor onderuit kan halen in het kader van de lex specialis, zoals dat zo mooi heet. Volgens mij weet niemand wat de lex specialis is of gaat betekenen.

De samenhang met de A73 kan ook grote problemen opleveren. Welke maatregelen gaat de minister nemen om verdere overlast bij Blerick, Venlo-Zuid en Tegelen te voorkomen? Wat gaat hij doen aan de geluidsoverlast bij het knelpunt Zuiderbrug? Er moet nog heel wat gebeuren om de overlast te beperken.

Het project N201 komt al jaren voorbij bij deze bespreking. Deze keer wil ik het graag hebben over het verplaatsen van de weg bij Schiphol. Daarvoor zijn twee mogelijkheden: een ingewikkelde en dure variant of een goedkopere variant. Er kan een vierbaans snelweg op maaiveldniveau komen of een tweebaansweg op palen boven de Fokkerweg. Kan de minister bevestigen dat deze hoge weg veel duurder zal zijn en tot verkeersopstoppingen kan leiden, omdat dan weer een flessenhals ontstaat? Waarom spreekt de minister zich dan toch uit voor deze optie?

Dankzij deze minister dreigt de overdreven dure variant aangelegd te worden, waarbij 250 bomen worden gekapt en het verkeer vastloopt, want anders komt de weg in de knel met de parallelle Kaagbaan. Deze wordt volgens de minister kennelijk toch aangelegd, maar dat is voor ons nog een geheim. Het Aldersakkoord kan snel van tafel, als het slot kennelijk toch weer van Schiphol gaat. Ik herinner de minister nog even aan de mooie kubus die hij niet wenste te draaien. Als het Aldersakkoord wel integraal wordt ovengenomen, is een ruimtelijke reservering volgens de SP-fractie niet nodig. Wij willen graag dat de minister deze knoop doorhakt, zodat wij vele miljoenen kunnen besparen.

Er is al gesproken oven Leiderdorp. Uit eigen ervaring als voormalig wethouder voor financiën in een gemeente met ongeveer hetzelfde aantal inwoners, weet ik wat het allemaal gaat kosten als je een dergelijke last op de gemeentebegroting moet laten drukken. Wij hebben vorige week een petitie gehad en ik vraag de minister om deze niet zomaar aan de kant te schuiven. De impact voor gemeenten van deze omvang is dermate groot dat hiervoor een reële oplossing moet worden gevonden. Is de minister bereid om daar nog eens naar te

kijken?

De SP-fractie heeft bij de begroting haar spoorboekje onthuld voor de spoorwegen. Daarin staat niet alleen iets over spoorboekloos rijden, wat hartstikke goed is, maar ook over zaken zoals comfort in en rond de treinen en de stations, flinke reizigersgroei, uitbreiding van het treinenaanbod en natuurlijk ook iets over de prijzen. Daar hebben wij het vandaag niet over, maar dat komt wel weer terug.

Met deze plannen zal het spoorvervoer flinke sprongen vooruit kunnen maken. De forse investeringen zullen worden terugverdiend door reizigersgroei en daarmee omzetstijging, maar ook doordat wij wellicht bepaalde knelpunten op wegen kunnen voorkomen. Om binnen de spoorplannen het maximale te kunnen bereiken moet zowel vraag als aanbod toenemen, oftewel een gezond prijsbeleid met een goede kwaliteit naast een hoger aanbod van treinen. Op veel trajecten betekent dit een hogere frequentie. De grootste slagen met deze frequentieverbeteringen zijn te bereiken door over te stappen op een ERTMS-beveiligingssysteem. Daarmee kunnen treinen dichter achter elkaar rijden en wordt de capaciteit op het spoor flink vergroot.

Uiteraard begrijp ik dat zo'n systeem niet in een klap op het gehele spoor kan worden aangelegd, want dat is onbetaalbaar. Dit moet stap voor stap gebeuren. En moet natuurlijk worden begonnen met de grootste knelpunten in de infrastructuur. Dit is veel goedkoper dan het enkel aanleggen van nieuw spoor. De enige voorwaarde is dat de treinen daar overheen moeten kunnen rijden. Het is daarom van groot belang om in alle treinen zo snel mogelijk de juiste techniek in te bouwen. Wij hebben het hier vaak met de minister over gehad. Wij hebben hier ook vragen over gesteld naar aanleiding van dit debat. Er zijn zelfs moties aangenomen van onder andere collega Cramer en mijzelf oven prestatieafspraken die daarover zouden kunnen worden gemaakt.

De minister schrijft in zijn beantwoording dat hij het nu als een publiek detail ziet dat de capaciteit moet worden vergroot. Via de achterdeur en via een andere formulering begint de minister nu heel langzaam, wat ons betreft veel te langzaam, met de uitwerking. De minister zegt echter te twijfelen aan een scenario van de spoorsector. Deze zegt net zoals eigenlijk iedereen dat met een dubbele aanleg in de trein moet worden begonnen, opdat alle systemen kunnen worden gelezen. Daarna volgt het spoor. Niemand twijfelt daaraan; de adviesbureaus niet, het buitenland niet en de spoorsector niet. Alleen de minister twijfelt en zegt dat een kosten-batenanalyse zou moeten worden gemaakt.

Ook wordt gesproken over de overheidsbijdrage en of deze het publiek belang bevordert. Dit lijkt vreselijk op een traineringstactiek. Het gaat nergens over, want het was en is voor de SP-fractie helder. De enige vraag is: wat zijn de baten? Het batenverhaal wordt echter verengd tot een subsidieverhaal. De minister schrijft dat wij net zo goed tot 2015 kunnen wachten, wanneer de computer klaar is. Ik weet een ding heel zeker van een

computer: die is nooit klaar en die ontwikkelt zich altijd. Met dit argument van de minister kunnen wij wachten tot wij een ons wegen. Hij doet alsof in 2015 het walhalla gaat komen en dat dan pas kan worden begonnen met het inbouwen. De SP-fractie is ervan overtuigd dat dit echt flauwekul is. Wij kunnen in 2010 beginnen met het inbouwen in de treinen.

De minister schrijft dat hij gaat uitzoeken of hij niet aan een dubbel systeem moet gaan werken. Dit is extra duur en er zijn dubbele risico's. De minister wil nu iets gaan onderzoeken wat allang helder is. Het is duur en het levert geen capaciteitsvoordeel op.

De minister heeft het ook over een evaluatie waarin wordt bekeken wat het ERTMS kan gaan betekenen. Het frappante is dat op de plaatsen waar wij nu ERTMS hebben neergelegd, het benuttingsonderdeel er is uitgehaald. Dit betekent dat ik de uitslag van die evaluatie al weet, want het wordt nergens getoetst. Ik geef mijn collega-Kamerleden mee dat wij hier een project laten liggen dat ons gigantisch geld kan besparen op andere trajecten. Wij komen hier overigens uitgebreid op terug bij komende debatten. Als wij eerder in staat zijn, en dat zijn wij, om dit systeem in het spoor en in de treinen in te bouwen, dan bespaart dit ons honderden miljoenen aan spooruitbreidingen. Wij kunnen de capaciteit met dit systeem immers fors vergroten.

Op dit punt kom ik nog even te spreken over het traject Amsterdam-Utrecht. Op dat traject ligt ERTMS en daar zou het moeten werken. Volgens de geschiedschrijving had Bombardier het eerste gedeelte al in augustus 2005 moeten opleveren. Dat had dus al klaar moeten zijn, maar het is tot op de dag van vandaag nog niet klaar. Dit wordt echter overal verzwegen. Er is niet alleen sprake van een vertraging, maar blijkbaar ook van een slechte communicatie. In het MIT 2007 staat dat het traject Amsterdam-Utrecht dan ongeveer gereed is, waardoor het in 2008 en 2009 dus niet meer in het MIRT staat. Het project is echter helemaal niet klaar. Wat zijn de financiële consequenties hiervan? Het kost al 7 mln. om de havenlijn een halfjaar extra met een projectorganisatie in stand te houden. Wij hebben het hier al over drie of vier jaar. Wat heeft dit dan wel niet gekost en wat gaat het de komende tijd nog kosten? Waar heeft de minister dat geld vandaan gehaald?

Bombardier is hier gewoon drie jaren te laat. Waar heb ik dit venhaal eerder gehoord? Bombardier is in gebreke gebleven. Ook op dit traject heeft Bombardier geen enkele boete betaald. Hoe kan dat? Heeft Bombardier betere advocaten of hebben het ministerie en ProRail ook geblunderd? Graag een helder antwoord van de minister. Dit moet op de een of andere manier klauwen met geld hebben gekost. Er is drie jaar vertraging met het ERTMS en bovendien krijgen wij niet wat afgesproken was. De seinen blijven op dit traject leidend in plaats van de capaciteitsvergroting. Ik kan niet anders concluderen dan dat de lijn Utrecht-Amsterdam in het rijtje van de Betuwelijn en de HSL kan worden geplaatst. Ik wil graag een heldere reactie van de minister hierop.

Een ander mooi voorbeeld van een geheel nieuwe spoorverbinding is de verbinding

tussen Breda en Utrecht. Het is duidelijk dat er grote kansen liggen om deze verbinding te verbeteren. Dit zou kunnen via het aanleggen van spoorbogen bij Geldermalsen en door op die manier via Dordrecht te reizen. Dan is het wel nodig dat Dordrecht-Geldermalsen weer tot het hoofdrailnet gaat behoren. Het zou nog mooier zijn als een nieuw spoor wordt aangelegd. De minister lijkt hier echter niet voortvarend in en lijkt hier niet voor te kiezen. Kunnen wij hopen dat de minister in 2009 een ander standpunt gaat innemen? Kunnen wij daarover iets verwachten van de minister? Als wij geloven in de uitbreiding van het spoornet, moeten wij dat nu doen. Dit bespaart ons 700 mln., als het al niet meer is. De minister begroot deze spoorlijn bovendien wel extreem hoog. Het is even duur als destijds de planning van de HSL en de Betuwelijn samen. De Zuiderzeelijn zou 2,8 mld. hebben gekost, terwijl die veel langer, groter en ingrijpender is. Dit zou dan 3,9 mld. moeten kosten? De SP-fractie vindt de cijfers erg discutabel.

Het spoorvervoer vanuit Almere is niet alleen gebaat bij de Zuiderzeelijn. Er zijn meer kansen voor Almere. De bekendste is natuurlijk een verbinding door het lJmeer richting Amsterdam. Deze verbinding kan dan aansluiten op het Amsterdamse ov-net. Wordt bij de door de minister uitgevoerde studie naar het verbeteren van deze verbinding ook gekeken naar een aansluiting op het Amsterdamse ov-net? Ik denk bijvoorbeeld aan de metro van Amsterdam via IJburg en van Almere Pampus naar Almere. Deze kan wellicht zelfs aansluiten op de toekomstige Noord/ZuidIijn van Amsterdam, zeg ik heel voorzichtig. Dat je vanaf Almere zonder overstap naar de Albert Cuyp kan, is volgens mij de moeite van het onderzoeken waard. Gaat de minister dit bekijken of kijkt hij alleen naar de afzonderlijke ov-verbindingen? Een andere ontsluiting van Almere richting Amsterdam en Utrecht is mogelijk door het spoor van Almere naar Weesp door te trekken tot de lijn Amsterdam-Utrecht. Zowel richting Amsterdam Bijlmer, Amsterdam-Zuid en Schiphol als richting Utrecht kan dit tot forse verbeteringen leiden. Gaat de minister dit ook mede onderzoeken bij de totstandkoming van het kabinetsbesluit over Schiphol-Amsterdam-Almere?

Van Groningen naar Limburg laten wij nu alle treinen via Utrecht rijden. Als je op de kaart een rechte lijn trekt, kan dat veel beter. Er zou een prachtige verbinding kunnen zijn tussen Groningen en Maastricht. Op de kaart is die lijn gemakkelijk te trekken, maar de spoorkaart loopt dan wel deels over enkel spoor, de lijn Nijmegen-Roermond. Door de geringe capaciteit van de Maaslijn moeten de reizigers tussen Noord- en Zuid-Nederland reizen via het drukke Utrecht. Het verbeteren van het spoor over het hele traject tussen Nijmegen en Roermond kan dit voorkomen en daarmee wordt Utrecht ontlast. Hier wordt al jaren over gesproken, maar knopen worden maar niet doorgehakt. Is de minister bereid om dit verder te onderzoeken en deze venbinding tot stand te brengen? Of gunt de minister dat aan zijn opvolger?

Voor overige nieuwe spoorlijnen zijn nog een heleboel mogelijkheden te noemen.

Hierbij valt te denken aan de Emperbocht tussen Apeldoorn en Arnhem, spoor tussen Nijmegen en Kleef en de verbinding tussen Weert en Neerpelt. Deze en nog meer suggesties staan in onze spoorplannen. Is de minister bereid om op deze afzonderlijke trajecten te reageren? Ziet hij hier kansen in?

Veel trajecten kennen een te slechte kwaliteit omdat treinen lang op elkaar moeten wachten. Dat is vaak het geval bij enkel spoor, bijvoorbeeld in de kop van Noord-Holland of in de Achterhoek. Op dergelijke trajecten kan dubbel spoor of extra inhaalspoor een bijdrage leveren. Ook hiervoor hebben wij in ons spoorplan veel suggesties gedaan. Ook hier ben ik benieuwd naar de reactie van de minister.

Bij de begrotingsbehandeling kwam de SP met een mooie lijst aan nieuwe stations die onderzocht dienen te worden. Nieuwe stations kunnen namelijk leiden tot nieuwe reizigers, maar ook tot vertragingen. Het spanningsveld moet niet tot verstarring leiden, maar tot goede analyse en tot daadkracht. In aansluiting op de SP kwam de ChristenUnie, ere wie ere toekomt, met een nog langere lijst. Daarop staan ook heel veel interessante plekken. Ik hoop dat de minister er serieus naar gaat kijken. Is de minister bereid om in reactie op de rapporten van de SP en de ChristenUnie met een hernieuwd beleidskader te komen, voor nieuwe stations en nieuwe kansen?

Een ander punt waar de SP recent een rapport aan de minister over heeft aangeboden zijn de spoorwegovergangen. Onlangs viel er wederom een tragisch ongeval te betreuren. Als bomen lang dicht blijven, vragen mensen zich soms af of die ooit nog open gaan. Wat wij er ook van denken, mensen rijden dan soms snel voor de trein langs. Daar moeten wij iets aan doen. De SP heeft daarover een rapport geschreven. De minister moet daar snel mee aan de slag.

De **voorzitter**: Nog een minuut.

**

De heer **Roemer** (SP): Nog één minuut?

De **voorzitter**: Als u meer tijd nodig hebt, gaat dat van uw tweede termijn af.

**

De heer **Roemer** (SP): Of de heer Koopmans moet mij iets over de vaarwegen vragen!

De **voorzitter**: De heer Koopmans heeft al vier interrupties gepleegd.

**

De heer **De Krom** (VVD): Het betoog van de heer Roemer is fantastisch. Ik heb echter nog heel weinig over de vaarwegen gehoord.

De **voorzitter**: De heer Roemer gaat verder met zijn betoog.
**

De heer **Roemer** (SP): Ik snoep er een minuutje bij. Ik heb ook een minuut nodig om de vraag van de heer De Krom te beantwoorden. In totaal kom ik dan uit op nog drie minuten.

Wil de minister reageren op de opmerkingen over het emplacement Venlo? De PvdA had ooit als slogan: stop de waanzin, gevaarlijke treinen buitenom. Ik sluit mij daar geheel bij aan. Wat zijn de kansen op verplaatsing van het spooremplacement Venlo? Gaat de minister hiervoor?

Een paar onderwerpen laat ik liggen tot de tweede termijn. Ik wil mijn overgebleven tijd graag besteden aan de vaarwegen. Ik antwoord de heer De Krom dat ik inderdaad nog weinig over de vaarwegen heb gezegd! De staatssecretaris heeft eerder gezegd graag te willen versnellen bij achterstallig onderhoud van de vaarwegen. Die kans is er nu. Ik ben het dan ook hartgrondig eens met de staatssecretaris. Bij de vaarwegen kunnen voor 2009 en 2010 ten minste 150 tot 250 mln. aan investeringen naar voren worden gehaald. Daarbij denken wij aan reguliere onderhoudsprojecten zoals baggeren van de Waal, van de voorhavens van het Amsterdam-Rljnkanaal en van het Maas-Waalkanaal. Ik noem ook onderhoud van sluizen en stuwen op de Maas en in het lJsselmeergebied. Dat kan aangepakt worden met meer haast. Daarnaast kunnen enkele sluiscomplexen sneller gerenoveerd warden. Ook kan een aantal nieuwe projecten met meer haast gerealiseerd worden. Ik ga er nog steeds van uit dat de regering oprecht het beste voor heeft met de binnenvaart. Overnachtingshavens op de Waal, de Gelderse IJssel en Beneden-Merwede moeten dus hoge prioriteit hebben. Ik noem ook verbreding van het Lekkanaal, aanleg van de derde kolk bij de Beatrixsluizen en verruiming van Lemmer-Delfzijl, Twentekanalen en nog veel meer van deze projecten. Ziet de staatssecretaris deze kans ook en wil zij die versneld tot stand brengen?

Ik heb een vraag over het Hollandsch Diep en de Dordtse Kil. Daar zou een groot radarproject gerealiseerd worden. Er zijn echten inmiddels vele bezwaren bekend. Aangetoond is dat het daarbij wellicht om weggegooid geld gaat. Mijn vraag aan de staatssecretaris is of deze informatie haar inmiddels ook heeft bereikt en wat haar reactie hierop is. Ik wil hier in tweede termijn anders uitgebreider op terugkomen.

Tot slot de sluis bij IJmuiden. Een nieuwe zeesluis bij IJmuiden is een wens van de regio Amsterdam. De minister zal snel met een verkenning komen en wil nog niet tot aanleg overgaan. Dat is terecht. Dit besluit opschorten totdat er een nieuw rapport van het CPB ligt,

lijkt verstandig. Uit de vorige twee, volledige, rapporten bleek dat het een economisch onverstandige investering zou zijn. In combinatie met de vele overlast is het dan ook een onverstandige beslissing. Het is mij echter onduidelijk of de minister dit project eerst verder onderzocht wil hebben of alleen maar duidelijkheid wil oven de regionale bijdrage. Waarom geeft de minister nu aan dat de haven van Amsterdam verzelfstandigd moet worden om die sluis te krijgen? Laat de minister het over aan de regio of bepaalt hij hoe de regio met geld en bedrijven moet omgaan? De SP-fractie vindt deze bemoeienis erg vreemd, helemaal voor een CDA-minister die telkens veel taken decentraal wil laten oppakken. Kan de minister hier duidelijkheid over geven? Mijn slotvraag op dit punt is: is de minister het nog steeds eens met zijn eigen uitspraak in een debat laatst, dat de meerwaarde qua maatschappelijke kosten en baten eerst moet worden aangetoond? Ik zeg dit omdat wij miljarden investeren in de Tweede Maasvlakte. Juist daar gaan wij het voor die paar enorm grote schepen op orde maken. Het zou weggegooid geld zijn als wij voor die paar schepen een paar kilometer verderop nog een keer enorm veel gaan investeren. Daarmee is de tijd die ik wilde gebruiken voor het beantwoorden van de heer De Krom verbruikt. Ik stop en dus mee.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik heb in eerste termijn al aangekondigd een ansichtkaart te hebben voor de minister. Ik wil die via u -- "Met de groeten uit Den Haag" staat op de voorkant -- aan de minister aanbieden. Ik geef hem in overweging om deze door te sturen naar de geadresseerden: wethouder Herrema, wethouder Scholten en gedeputeerde Mooij.

De vergadering wordt van 12.50 uur tot 13.30 uur geschorst.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Tijdens het debat vorige week over de kredietcrisis is zowel door de fractie van het CDA als door die van de ChristenUnie een motie ingediend, die de VVD-fractie van harte steunt. Wij zullen morgen dan ook vóór stemmen. Beide moties zijn gestoeld op de gedachte om overheidsinvesteringen, onder andere in infrastructuur, te versnellen. De heen Van Geel overweegt in zijn motie dat er uitgaven zijn die direct positieve effecten hebben op onze economie en werkgelegenheid en dat er uitgaven zijn die dat directe positieve effect niet hebben. In zijn motie verzoekt hij de regering, voor de Voorjaarsnota 2009 hiervan een inventarisatie te maken en de Kamer hierover te informeren. In de motie van de heer Slob wordt overwogen dat het kabinet mogelijkheden ziet om overheidsinvesteringen in bijvoorbeeld bouw, infrastructuur en waterveiligheidsbeleid te versnellen. In deze motie wordt de regering verzocht, de Kamer uiterlijk in februari 2009 een lijst te sturen van projecten waarvan de uitvoering mogelijk kan worden versneld.

De VVD-fractie heeft deze handschoen alvast opgepakt en levert boter bij de vis. Wij

hebben 14 amendementen ingediend, waarmee naar strekking en geest precies wordt gedaan wat de heer Van Geel en de heer Slob vragen, namelijk extra investeren in infrastructuur, in de verwachting en de veronderstelling dat wij op die manier de desbetreffende projecten naar voren zouden kunnen halen. Het totaalbedrag dat gemoeid is met de amendementen die ik heb ingediend, is 718,9 mln. De dekking daarvan wordt gevonden in het schrappen van het rekeningrijden, 140 mln., en in een overboeking van een half miljard van Ontwikkelingssamenwerking naar het Infrastructuurfonds -- daar zal de minister van Verkeer en Waterstaat ongetwijfeld heel blij mee zijn. Verder schrappen wij 40 mln. uit het Actieplan Spoor. Er komt 22,9 mln. uit het cultuurbudget en wij schrappen 12 mln. uit de Kaderrichtlijn Water. Verder schrappen wij het inmiddels fameuze esoterisch centrum van Rijkswaterstaat in Utrecht, dat wij met gezwinde spoed gaan verkopen. Dat alles levert een dekking op van 718,9 mln.

De vraag is: verwacht de VVD-fractie nu dat deze amendementen worden aangenomen? Ik zal daar heel eerlijk over zijn; mijn verwachting is: neen. Wij weten natuurlijk wat de coalitie niet wil. De coalitie wil niet schrappen in ontwikkelingssamenwerking. De coalitie wil doorgaan met rekeningrijden, en heeft het begrote budget dus ook nodig. Vervolgens is de vraag: waarom doen wij dan al die moeite om die amendementen in te dienen, in de wetenschap dat de coalitie ze allemaal gaat afstemmen? Het antwoord op die vraag is tweeledig. In het land hoor je vaak spreken over de politiek of Den Haag, maar de politiek en Den Haag bestaan niet. Wij maken met deze amendementen duidelijk -- dat volgt ook uit onze tegenbegroting -- dat er iets te kiezen is in dit land, dat je keuzes kunt maken en dat de keuzes van de coalitie andere keuzes zijn dan die welke de VVD-fractie zou maken, in elk geval wat betreft de infrastructuur. Dat is de eerste reden waarom wij de amendementen toch indienen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Mijn complimenten voor het feit dat de heer De Krom inderdaad boter bij de vis levert. Het is wel een beetje ranzige boter als ik naar de dekking kijk. Het verbaast mij dat hij het eerste deel van de moties die zijn ingediend wel omarmt, maar niet de andere overwegingen die erin staan, namelijk dat het budgettair neutrale verschuivingen zijn of dat het verschuivingen zijn die geen consequenties hebben voor de uitvoering van het plan. En is alleen maar sprake van een verschuiving in tijd. Daar gaat de heer De Krom gemakshalve aan voorbij en misschien kan hij daarop even ingaan.

De heer **De Krom** (VVD): Ik meen in het debat van vorige week van de heren Van Geel en Slob te hebben begrepen dat zij het kabinet vragen, een uiterste inspanning te doen om juist die projecten extra te stimuleren, die kunnen bijdragen aan het herstel van de groei van de Nederlandse economie. Beide heren hebben daarbij infrastructuur en bouw genoemd. De

heer Van Geel zegt in zijn motie ook dat andere belangrijke dingen eveneens belangrijk moeten blijven. Dan is het een kwestie van kiezen. Waar geef je de voorkeur aan? Door deze amendementen in te dienen, maken wij in ieder geval concreet duidelijk waar de prioriteiten van de VVD-fractie liggen en dat is onder andere bij infrastructuur. Dat is niet alleen om in de komende paar jaar de problemen met de economie op te lossen. Het is ook bedoeld als inhaalslag en met het oog op de toekomst. Wij hebben structureel te weinig infrastructuur om de vraag naar mobiliteit te kunnen accommoderen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb een aanvullende vraag op de vraag van de heer Cramer. Dan telt het bij mij niet mee.

De **voorzitter**: U geeft hem weg, mijnheer Cramer?
**

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ja, hoor.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dan doen wij het straks weer andersom.

Ik begrijp dat hier een bedrag van een kleine 80 mln. gepakt wordt op ontwikkelingssamenwerking. Dat geld komt, als het goed is, terecht bij mensen die meestal van een dollar per dag leven. Die mensen proberen wij ook vanuit Nederland een beetje te helpen. Begrijp ik het goed dat de heer De Krom er trots op is dat wij daar geld weg gaan halen, bij mensen die echt helemaal geen cent te makken hebben, en dat wij daarvoor in Nederland asfalt gaan aanleggen? Zo zijn zij bij de VVD-fractie trots op Nederland?

De heer **De Krom** (VVD): Op de laatste verspreking ga ik niet in. U weet heel goed dat wij zowel bij de algemene politieke beschouwingen als bij de begroting van Buitenlandse Zaken en Ontwikkelingssamenwerking uitvoerig inhoudelijk hebben gemotiveerd waarom wij de keuzes maken die wij maken. Natuurlijk kunt u het tranentrekkende beeld oproepen -- dat had ik in uw geval ook gedaan -- dat u zojuist schetste. Helaas zijn er in de politiek nog een aantal dogma's die voor de meeste partijen volstrekt onbespreekbaar zijn. Dit is er zo een. Dat geldt helaas voor uw partij, mijnheer Vendrik. Ik zou u willen aanraden om alle literatuur hierover eens goed te bestuderen. Waar het ons om gaat en waar het ons elke keen weer om gaat, is de effectiviteit. U kunt dat heel makkelijk afdoen met het beeld dat u nu schetst, maar ik denk dat wij bij de begrotingsbehandeling uitvoerig inhoudelijk hebben aangegeven waarom wij deze keuzes maken. En ja, inderdaad, het is een keuze. Daar hebt u gelijk in.

De **voorzitter**: Nu wordt het echt een interruptie, mijnheer Vendrik.

**

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat snap ik, maar dat is de zaak ook wel waard. Van 800 mln. kan men ongeveer 20.000 tot 30.000 kinderen naar school sturen. Dat gebeurt ook, met middelen uit het Nederlandse OS-budget sturen wij kinderen naar school. Hun ouders moeten van één dollar per dag leven. Die kinderen hebben anders geen kans om ooit naar school te gaan. De VVD-fractie zegt hier vandaag heel hard -- die aanwending was immers nog nooit zo scherp in beeld -- dat wij die 20.000 of 30.000 kinderen niet meer naar school sturen. Die kinderen moeten het maar zelf uitzoeken, wij gaan met dat geld in Nederland lekker asfalt aanleggen. Is dat nu echt de boodschap van de VVD, mijnheer De Krom? Staat u daar nu echt voor?

De heer **De Krom** (VVD): Wat is dat voor vraag: staat u daar nu echt voor? Ik zit hier toch geen onzinverhalen te vertellen!

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Daar kwam het wel bijna op neer.

De heer **De Krom** (VVD): Natuurlijk sta ik voor wat ik zeg en ik spreek namens de VVD. Ik zeg het ook niet voor het eerst. Wij hebben immers in onze tegenbegroting al aangegeven dat wij dit gingen doen. Het is helemaal geen nieuws, hoor. Dat wist u allang.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Wij gaan nu lekker asfalt aanleggen?

De heer **De Krom** (VVD): Dat gaan wij doen, ja. Dat klopt.

De **voorzitter**: De heer Koopmans heeft nog een vraag.
**

De heer **Koopmans** (CDA): De heer De Krom verwijt andere partijen dat zij dogma's nastreven. Hij zegt ook dat wij alle literatuur nog maar eens goed tot ons moeten nemen. Ik zou tegen hem willen zeggen: doet u dat maar eens op het dossier van de kilometerheffing. Weet u, mijnheer De Krom, ik kan al uw voorstellen begrijpen, vanuit uw perspectief en vanuit de ideeën die de VVD in de afgelopen tijd heeft uitgedragen. De heer De Krom doet nu echter het voorstel om 140 mln. weg te halen bij de kilometerheffing om daarna 6 mld. meer te moeten investeren Dit lijkt wat op de methode van het beleggingsbedrijf dat miljarden verspeelde en dat afgelopen week in het nieuws was De heer De Krom bezuinigt 140 mln. en daardoor mag het Rijk van hem 6 mld. meer uitgeven. Ik ben zelden een zo

slecht gedekt voorstel tegengekomen. Is de heer De Krom dit met mij eens?

De heer **De Krom** (VVD): Ik kan mij de zurigheid van de heer Koopmans wel voorstellen. Als je immens zo in het coalitieakkoord genaaid zit als hij, moet je dingen doen die je eigenlijk niet wilt en heb je daardoor te weinig geld beschikbaar voor de dingen die je eigenlijk wel wilt. Laat ik in dit verband het genenaal pardon noemen. Ik weet dat de CDA-fractie…

De **voorzitter**: Houdt u het kort, mijnheer De Krom.
**

De heer **Koopmans** (CDA): Die pijn herken en erken ik.

De heer **De Krom** (VVD): Misschien mag ik mijn zin afmaken? Behalve het genenaal pardon zijn er meer zaken te noemen waarbij de CDA-fractie wellicht andere keuzen had gemaakt als zij deel had uitgemaakt van Hare Majesteits loyale oppositie. Ik betreur deze opmerking van de heer Koopmans, maar begrijp haar wel.

De **voorzitter** De heer De Krom vervolgt zijn betoog
**

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Ik was gebleven bij de vraag waarom wij zo veel moeite doen voor deze amendementen, terwijl wij weten dat zij niet zullen worden aangenomen. Ik heb al gezegd dat wij dit doen om de keuzemogelijkheden duidelijk en concreet te maken. Verder doen wij dit in de verwachting dat de coalitiepartijen zich hierdoor toch uitgedaagd voelen. De heer Koopmans zal zich hierdoor aangesproken voelen. Wij verwachten dat de coalitiepartijen zich in het bijzonder uitgedaagd voelen om meer te investeren in wegen. Vorig jaar diende ik namelijk amendementen in voor onder andere de N69, de N57 en de N18. Uiteraard werden deze amendementen toen allemaal weggestemd door de coalitiepartijen. Niettemin heb ik tot mijn genoegen geconstateerd dat de coalitie en het kabinet deze handschoen achteraf toch hebben opgenomen. Zij hebben dit namelijk alsnog geregeld, want achteraf is geld beschikbaar gekomen voor deze projecten. Daaruit leid ik af dat de amendementen die ik toen op het eerste gezicht vergeefs heb ingediend, voor de coalitiepartijen een trigger waren waardoor zij hieraan toch iets hebben gedaan. Ik prijs de coalitie daarvoor. De heer Koopmans wil applaus; hij krijgt van mij op dit punt applaus. Hier geldt: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. Ik gun het de heer Koopmans bovendien dat hij dit heeft gedaan en dat hij het succes hiervan naar zich toetrekt. Zo gaat dit nu eenmaal in de politiek. Eerlijk gezegd kan dit mij allemaal weinig schelen; de zaken zijn

hierdoor in ieder geval geregeld. Daarom gaat het ons.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter, dit nodigt uit tot het stellen van een vervolgvraag.

De **voorzitter**: De heer De Krom rondt eerst dit punt af. Daarna mag de heer Koopmans zijn vervolgvraag stellen.
**

De heer **De Krom** (VVD): Ik heb deze amendementen dus ook ingediend in de hoop dat de historie zich zal herhalen. Ik weet dat iedereen ertegen gaat stemmen. Wij zien echter de initiatieven van de coalitie in de komende maanden met belangstelling tegemoet. Wellicht hebben de heer Koopmans, mevrouw Roefs of de heer Cramer echter nu zelf al alternatieven voor wat ik heb ingediend.

De VVD-fractie voert “niet ene oppositie van haarkloverij, niet ene oppositie die personen tracht te discrediteren, maar ene oppositie die programma tegenover programma stelt”. Dit heb ik niet zelf verzonnen, maar ik citeer onze grote voorman Thorbecke in zijn beroemde Narede. Wij zullen dus zien hoe dit de komende maanden gaat.

De **voorzitter**: De heer Koopmans kan nu zijn vervolgvraag stellen. Daarna heeft ook de heer Van der Staaij nog een vraag op dit punt.
**

De heer **Koopmans** (CDA): Ik waardeer de pogingen van de heer De Krom om tot oplossingen te komen bij infrastructurele projecten, zeker. Vorig jaar maakte hij echter dezelfde fout als dit jaar, namelijk dekkingen te zoeken die in onze ogen niet de oplossing bieden en die wij niet zullen meemaken. Tegelijkertijd vraag ik mij af wat bijvoorbeeld 80 mln. oplost bij de Rijnlandroute, en wat 60 mln. oplost bij de IJzeren Rijn. Wat lost 100 mln. op bij de A27, terwijl er 250 mln. gevraagd wordt? Het is alleen een eerste stap. De meeste ideeën die de heer De Krom aandraagt aan de uitgavenkant, afgezien van de IJzeren Rijn, kunnen wij heel goed volgen. Naar de IJzeren Rijn moet voorlopig helemaal niets toe. Wij zijn ervoor dat die met sint-juttemis klaar is, en men weet wanneer dat is: ooit of nooit. Liever vragen wij aan de minister om samen met de regio en met de Kamer te kijken naar deugdelijke dekkingen om die projecten van de grond te krijgen. Dat is beter dan een goedbedoelde -- daarvan ben ik overtuigd -- slag in de lucht rond die projecten.

De heer **De Krom** (VVD)**:** De heer Koopmans doet dit consequent. Ik zou dat ook doen, in zijn positie. Ik zou ook de dekking verdacht proberen te maken, en zeggen dat het allemaal

niet klopt. Vorig jaar deed hij dat ook. Hij maakt echter een denkfout. De dekking deugt namelijk wel, maar wat de heer Koopmans probeert te verbloemen is dat de keuzen van zijn coalitie, van het CDA, anders liggen dan die van mijn fractie. Dat is een verschil. De dekking deugt, maar hij maakt andere keuzen. Laten wij daar gewoon helder over zijn. Wat kunnen wij er allemaal mee, vraagt de heer Koopmans. Het is maar een eerste stap, voegt hij toe. Inderdaad, dat is het. Ik ben benieuwd welke eerste stappen het kabinet de komende maanden gaat zetten aan de hand van de moties van de heer Slob en de heer Van Geel. Wij leggen een voorstel voor een eerste stap op tafel. Daarin heeft de heer Koopmans gelijk. Wij kunnen voor dit bedrag niet de hele A1 over de hele lengte verbreden, zoals wij graag zouden willen. Je moet het inderdaad zien als een eerste stap. Waar je het geld het beste kunt inzetten, is bespreekbaar. Het is in ieder geval beter dan niets. In verband met de Rijnlandroute verweet de heer Koopmans de VVD vorig jaar -- Ik heb het verslag nog even doorgelezen --dat de VVD-fractie niet wilde zeggen of zij voor of tegen deze route was en welke variant zij wilde. Dat was een verwijt van de heer Koopmans. Hij interrumpeerde mij toen en zei: wat is dat nu, zo ken ik de VVD niet! De schop moet de grond in, waar blijft u, meneer de Krom? Welnu, de heer Koopmans krijgt boter bij de vis. Het ligt voor u, mijnheer Koopmans. Voorstemmen!

De heer **Koopmans** (CDA): Gaat mevrouw Neppérus straks met de hele VVD de variant via Voorschoten voorstellen?

De heer **De Krom** (VVD): Ik hoop dat mevrouw Schreijer hetzelfde doet over de A1 en de N35.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik stel een vraag over de amendementen. De heer De Krom gaf zelf eigenlijk al aan dat die een hoog symbolisch gehalte hebben en dat hij zelf al weet dat ze het niet zullen halen. Heeft hij ook nog overwogen om met amendementen te komen waarvoor wel een breed draagvlak zou kunnen zijn, zodat wij echt problemen zouden kunnen oplossen? Daarnaast heeft de heer De Krom gezegd dat het op politieke keuzen aankomt en dat de VVD flink op ontwikkelingssamenwerking wil bezuinigen. De heer Vendrik heeft daarover net eveneens een opmerking gemaakt, waarmee ik het eens ben. Zo simpel als de heer De Krom het in zijn antwoord voorstelt, is het nog niet. Daarmee zijn namelijk grote bedragen verbonden die allang juridisch bindend zijn weggezet bij medefinancieringsorganisaties. Dat kan helemaal niet uit de begroting voor volgend jaar worden gehaald. Of vindt de VVD dat wij op elk moment alle keuzen ter discussie kunnen stellen? Als er een ander kabinet komt, zou dit dus eveneens morgen mogen zeggen dat het stopt met wegenprojecten waarvan de VVD voorstander is, omdat het andere keuzen

maakt?

De heer **De Krom** (VVD): De tweede vraag van de heer Van der Staaij is terecht. De voorstellen die nu op tafel liggen, zijn in lijn met wat wij in de tegenbegroting hebben gepresenteerd. Die is helemaal doorgerekend en goedgekeurd door het CPB. Op de eerste vraag van de heer Van der Staaij, of ik overwogen heb om amendementen in te dienen die het zouden halen, is het antwoord: ja.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ziet de heer De Krom dus geen ruimte om te komen tot een verdere oplossing van bepaalde knelpunten waarvoor wel een breed draagvlak bestaat? Geeft hij dat dus helemaal op?

De heer **De Krom** (VVD): Als de heer Van der Staaij of andere collega's andere ideeën hebben voor de dekking, die ook een meerderheid van de Kamer zouden kunnen krijgen, moeten zij die noemen. Ik sta daar uiteraard open voor. De coalitie heeft de zaken zo dichtgetimmerd dat bijna alles bij voorbaat kansloos is, zeker als je scherpe keuzen maakt zoals wij. Maar ik sta zeer open voor betere of andere ideeën voor de dekking. Als de heer Van der Staaij een bres in het bastion van de coalitie kan slaan, doe ik graag met hem mee, vooropgesteld dat ik mij zou kunnen vinden in het doel en de dekking van zijn amendement.

De Rijnlandroute moet de A4 en de A44 met elkaar verbinden en de bereikbaarheid van de kustregio verbeteren. Deze weg biedt mogelijkheden voor het bouwen van nieuwe woningen, voor bedrijven en recreatie. Ik weet natuurlijk dat er nog drie varianten in studie zijn, maar welke variant je uiteindelijk ook kiest, een goede landschappelijke inpassing gaat veel geld kosten. Met ons amendement wordt hiervoor alvast 80 mln. vanuit het Rijk gereserveerd.

De A1 is een van de belangrijkste oost-westcorridors van ons land. Vorig jaar is motie-Roefs met zeer brede steun, waarorden die van de VVD-fractie, in de Kamen aangenomen. Als wij niets doen aan de A1 en niet serieus aan de slag gaan, hebben wij over tien jaar één lange rij vrachtwagens. Een spitsstrookje hier en een invoegstrookje daar gaan dit niet oplossen. Wij moeten dus toewerken naar het eindbeeld dat wij voor ogen hebben: tot Apeldoorn tweemaal drie banen, tussen Apeldoorn en Deventer twee maal drie banen en vanaf Deventer tot de Duitse grens tweemaal drie banen. Ons amendement gaat dus een stapje verder dan de motie-Roefs van vorig jaar, maar is er wel mee in lijn. Het amendement maakt 100 mln. beschikbaar voor de A1.

Wij hebben in de Kamer een aantal keren gesproken over een tekort aan voornamelijk beveiligde parkeerplaatsen voor de transportsector. Ik weet natuurlijk dat de minister daarvoor 10 mln. ter beschikking heeft gesteld. Wij vinden dit te weinig en maken er

10 mln. extra voor vrij. In overleg met de sector hebben wij gezegd dat deze 10 mln. zou kunnen gaan naar de parkeerplaats A58 Mookerheide en de A76 bij Heerlen.

De N61 tussen Hoek en Schoondijke in Zeeland is een verkeersonveilige weg. De regio geeft aan dat het oorspronkelijke budget, 126 mln. inclusief de BLD-bijdnage van 22 mln. waarschijnlijk te weinig is om het hele project te dekken. Een tekort van l0 mln. wordt daar verwacht. De VVD stelt dit bedrag ter beschikking via een amendement.

De voorkeur van de VVD-fractie is volgens mij gelijk aan die van de CDA-fractie, namelijk: liever helemaal geen reactivering. In gezamenlijke moties in het verleden hebben wij dit uitgesproken. In de kranten lees ik tot mijn stomme verbazing dat bij de onderhandelingen van de minister met Duitsland en België het hele A52-alternatief zomaar van tafel is verdwenen. Ik vind dat een slecht onderhandelingsresultaat. Wat mij betreft gaat de minister terug naar de onderhandelingstafel. Ik begrijp totaal niet hoe dit zo ineens is gekomen. Wij hebben er uiteraard nog een apart overleg over. Dan zal er wel enige uitleg volgen. Ik kan het echter totaal niet volgen. Wij zijn ons goed bewust van de internationale verdragen en van de uitspraken van het Hof.

Mocht de reactivering van de IJzeren Rijn onverhoopt toch gebeuren, dan moet er in ieder geval voor Weert een fatsoenlijke oplossing komen. Ik ben in Weert wezen kijken. Mijn collega's kennen de situatie ook. De spoorlijn ligt al op een verhoogd talud. Als je daar nog eens heel hoge geluidsschermen op plaatst, ontstaat er een soort Berlijnse muur, dwars door Weert. Daarom hebben wij het amendement van 80 mln. ingediend. Gaan wij daarmee een tunnel aanleggen? Het antwoord is nee. Dit zou onvoldoende zijn. Maar, wij hebben de minister eerder ook al gezegd dat als de IJzeren Rijn er ooit komt, wij op deze minister rekenen wat betreft het binnenroeien van bijdragen uit Europa, uit de fondsen voor grensoverschrijdende projecten. Ik zeg tegen collega Koopmans dat die 80 mln. het niet zal doen, maar wel een eerste bijdrage is. Laat ik het maar zo formuleren.

Wij spreken al jarenlang over doortrekking van de A15. Dat moet nu eindelijk eens gaan gebeuren. De verkeerssituatie rond Arnhem en Nijmegen wordt precair. De VVD-fractie heeft aangegeven voorstander te zijn van een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal. Om dat ook daadwerkelijk te realiseren dienen wij een amendement in met een dekking van 100 mln.

Vorig jaar heeft de VVD-fractie al een amendement voor 20 mln. ingediend over het aquaduct bij Steenbergen; helaas heeft dat niet hetzelfde vervolg gehad als de N18, de N57 en de N69, want het werd afgestemd. Ik dien dit amendement opnieuw in, in de hoop en de verwachting dat men daar nu in meegaat -- daarbij kijk ik vooral naar de PvdA-fractie -- en zo niet, dat men dan toch vooral zelf met een alternatief komt, wat de VVD-fractie dan uiteraard op zijn merites zal beoordelen.

De N201 is een belangrijke verbindingsweg, die veel wordt gebruikt door

automobilisten als de boel rond Amsterdam en/of Utrecht vaststaat. Het Noord-Hollandse deel wordt at opgewaardeerd naar een vierbaansweg, maar eindigt dan abrupt zo ongeveer bij de provinciegrens Noord-Holland/Utrecht. Een rechtdoortracé Waverveen is een vierbaans variant, waardoor wordt voorkomen dat het verkeer vervolgens een trechter inloopt. Met een amendement wil de VVD-fractie hiervoor 90 mIn. reserveren.

Er is vandaag al gesproken over de N23, ofwel de Westfrisiaweg. Daar spreken wij al een aantal jaren over. Er is grote sympathie voor deze weg; ook vandaag bespeur ik dat weer bij de coalitiefracties. Vorig jaar heeft de VVD-fractie daarvoor een motie ingediend. Het zal geen verrassing zijn dat wij een groot voorstander zijn om deze weg en de capaciteit daarvan te vengroten. Wij gaan dit jaar een stapje verder en wij maken 100 mln. vrij om uitbreiding van die weg nu ook echt mogelijk te maken.

In het kader van het programma Ruimte voor de Rivier zou bij Kampen een zomerbedverdieping gerealiseerd worden en in 2030 een hoogwatergeul, een zogenaamde bypass. Die bypass is eigenlijk de enige maatregel die op termijn een verantwoorde oplossing biedt voor het hoogwater en de veiligheid tegen het water waarborgt. Door de bypass nu of althans veel eerder aan te leggen, is het mogelijk om een groot aantal ontwikkelingen in het gebied op elkaar af te stemmen. Daarvoor trekt de VVD-fractie 10 mln. uit.

De problemen op de A27 tussen Utrecht en Breda zijn genoegzaam bekend. Ik zal ze niet allemaal opnieuw opnoemen, maar met name het stuk tussen Lunetten en Hooipolder is een groot knelpunt, evenals de Merwedebrug. Deze brug is al jarenlang een van de grootste verkeersknelpunten in ons land; de capaciteit van die brug moet als de wiedeweerga worden vergroot. De financiële middelen hiervoor zijn echter nog ontoereikend. De VVD-fractie heeft daarom een amendement ingediend om althans te beginnen met een oplossing; daarin is een bedrag van 84 mln. gereserveerd.

Vanochtend zijn Leiderdorp en Zoeterwoude al aan de orde gekomen. Met name collega Roemer heeft daarover het nodige gezegd, vanuit zijn hoedanigheid van voormalig wethouder. De Kamen heeft vorige week een petitie in ontvangst genomen. De VVD-fractie heeft een amendement ingediend, voor zowel Leiderdorp als Zoeterwoude. Het daarin gereserveerde bedrag is geen mathematisch berekend bedrag. Wij hebben grofweg, met een penseelstreek, bekeken wat wij redelijk zouden vinden. Daar moet in ieder geval wel iets gebeuren, omdat inderdaad door de vernietiging van het Tracébesluit A4 Leiderdorp/Burgerveen onvoorziene vertragingen zijn opgetreden. Beide gemeenten lijden schade door verlies aan grondexploitatie-inkomsten. Overigens denk ik ook in alle eerlijkheid dat ze zich hebben vertild aan de in het verleden aangegane commitments. Collega Koopmans heeft echter gelijk als hij zegt “afspraak is wel afspraak”. De VVD-fractie vindt het dus toch sympathiek iets te doen, zeker omdat het hier ook een van de grootste knelpunten

van ons land betreft. Dit had al aangepakt moeten worden in 1959, maar dat is nog steeds niet gebeurd. Als de minister zegt “ik zie er wel wat in, maar volgens mij moeten de bedragen anders zijn”, dan hoor ik dat graag.

De N35 staat hoog op het lijstje van het CDA en van de PvdA.

De heer **Koopmans** (CDA): En ook van Annie trouwens.

De heer **De Krom** (VVD): En van Annie. Tegen Annie wit ik zeggen: stem VVD, Annie, want wij hebben 22,9 mln. vrijgemaakt om de weg tussen Wierden en Nijverdal structureel te verbreden. De heer Koopmans begon vanmorgen bescheiden: ik wil de minister oproepen. Toen werd het een keiharde eis. Minister, neem dit amendement over, dan hebt u gelijk uw belofte en die keiharde eis van de heer Koopmans ingelost. Zo simpel kan het af en toe zijn.

Dat laat onverlet dat er dan nog een stukje over is in die weg, het stukje tussen Heino en Raalte. Ik wil de heer Koopmans toch een beetje uitdagen en de minister ook, want dat stuk moet ook worden gedaan. Kunnen wij daarvoor nog initiatieven van de CDA-fractie verwachten? Ik lees allemaal heel stoere stukken van het CDA in de krant: wij eisen en wij willen. Maar waar blijven de euri? Dat vraag ik de CDA-fractie.

De **voorzitter**: Het antwoord krijgt u in tweede termijn.

**

De heer **De Krom** (VVD): Als er goede ideeën over zijn, is er met de VVD-fractie, constructief als zij is, uiteraard altijd over te spreken.

Voorzitter. Tot zover mijn amendementen. Ik herhaal dat wij openstaan voor aanvullingen, suggesties en verbeteringen.

In het debat vorige week heeft fractievoorzitter Van Geel ook opgeroepen om nog eens met de stofkam door de begroting te gaan en te kijken of wij niet toch nog potjes en gaatjes kunnen vinden die wij kunnen gebruiken om de economie een duwtje in de rug te geven. Zijn de minister en de staatssecretaris bereid om aan die oproep van de heer Van Geel gehoor te geven en alsnog met de stofkam door hun begroting te gaan? Willen zij kijken of zij bij nader inzien, gegeven de kredietcrisis en alle gevolgen van dien, niet toch nog projectjes, programmaatjes en subsidietjes kunnen schrappen en die keiharde euri kunnen toevoegen aan de infrastructuur? Zo ja, mag de Kamer dat voor de Voorjaarsnota tegemoet zien? Ik heb zelf ook zo’n lijstje. Ik kom er in tweede termijn op terug.

Diemen zegt: wij voelen ons belazerd. Dat heb ik tenminste gehoord. Vanmorgen is er een discussie geweest. De heer Koopmans zegt: jullie hadden toch je handtekening gezet. Een ander zegt: maar zo ging het niet helemaal. Hoe je het ook wendt of keert, er is

kennelijk onvrede bij de bevolking over de gekozen optie. Ik vraag de minister om haarscherp uit te leggen waarom hij vindt dat hij volledig heeft voldaan aan de motie-Haverkamp. Ik begrijp het wel. Als je ergens een weg of een spoorlijn wilt aanleggen, wil iedereen een tunnel, een overkapping of geluidsschermen. Dat zou ik ook willen. Ik begrijp de minister ook wel. Hij zal zeggen: waarom hier wel een glazen overkapping en waarom daar niet? Ik hoor geluiden uit Utrecht dat zij het daar willen. Uit VeIp en Rheden en uit Venlo komen dezelfde vragen. Dan moet je een afweging maken: waarom bij Diemen wel en bij Venlo niet, waarom hier wel en daar niet? Wij kunnen er niet mee uit de voeten en de minister kan dat ook niet, want dat leidt tot willekeur. Elke keuze die je maakt, moet je ergens anders kunnen uitleggen. Dat is het dilemma waarvoor de minister staat en ik heb er vol begrip voor. Niettemin moet de minister uitleggen waarom hij volledig heeft voldaan aan datgene wat in de motie-Haverkamp werd gevraagd.

De **voorzitter**: U hebt nog vijf minuten.
**

De heer **De Krom** (VVD): Ik moet het hele land nog door! Ik verzoek u om vijf minuten van de tweede termijn aan mijn eerste termijn toe te voegen.

De **voorzitter**: Dan hebt u nog tien minuten. Voor uw tweede termijn blijven 8 minuten over.
**

De heer **De Krom** (VVD): Over de N33 in Groningen is vanmorgen ook al gesproken. Wij zouden die graag zien als een 2x2-autoweg. Het plan-Muizert is daar nu onderdeel van, als ik het goed heb begrepen. Kan de minister dat bevestigen?

Over de N18 is al het een en ander gezegd. Wij hadden een voorkeur voor een nieuwe 2x2-weg, maar wij scharen ons voorlopig achter het alternatief dat nu voorligt en dat door de provincie wordt gesteund, inclusief de bijdrage van 18 mln. die de heer Koopmans voor de coalitie op tafel heeft gelegd.

Vorige week namen wij de petitie Hart van Dieren in ontvangst. Ik sluit mij aan bij de collega’s die hebben gezegd: Rechte rug, nu niet meer opnieuw alles gaan bestuderen, die 53,3 mln. blijft gewoon op tafel liggen. Niet meer aankomen!

Er is een voorstel gemaakt voor de zogenaamde Eemlus, ten ontlasting van het knooppunt Hoevelaken. Hoe staat de minister daar tegenover? Het uiteindelijke beeld moet overigens volgens mijn fractie toch de doortrekking van de A30 zijn, maar dat is verre, verre toekomstmuziek. De minister legt zelf doorkijkjes op tafel voor 2028, dus waarom niet, zou ik zeggen. Hoe staat de minister tegenover de Eemlus?

Mijn volgende punt betreft Flevoland. De A6 is vanmorgen ook al ter sprake gekomen. Er is nu een voorstel ontwikkeld om de A6 op maaihoogte aan te leggen, met de mogelijkheid om hem later nog te ovenkappen. Ik vind dat een aansprekend voorstel omdat de A6, als je aan de zuidkant ervan nog eens 30.000 woningen gaat bouwen, zo'n hele stad in tweeën snijdt. Als je dat nu al stedenbouwkundig zou kunnen voorkomen door de weg op maaiveld aan te leggen, daarbij mogelijkheden voor overkapping in de toekomst openhoudend, zou mijn fractie daar zeer veel voor voelen. Ik wacht de reactie van de minister op dat voorstel af.

Ik zeg het nog maar eens een keer: de IJmeerbrug moet er gewoon komen. De heer Roemer sprak daarover en wij hebben er vorig jaar en het jaar daarvoor ook al veel over gezegd. Over de lJmeerbrug, ook wel "Hofstrabrug" of "onze eigen Golden Gate" genoemd, moet absoluut een ov-verbinding heen. Die moet vanaf Amsterdam worden uitgelegd. Wij zijn daarvan groot voorstander, maar er moet ook een weg overheen. Allebei, openbaar vervoer en een weg! Wij hebben dat van het begin af aan gezegd, het moet allebei. Die prachtige Golden Gate van ons tussen Almere en Amsterdam lijkt nu zo'n beetje verdwenen. Ik heb waanzinnig mooie fantasieën en visioenen van hoe dat eruit zou kunnen zien. Het zou een prachtig kunstwerk zijn à la de fantastische brug in Millau in Frankrijk. Het zou mooi zijn als wij zoiets moois hier ook eens een keertje zouden doen. Die hele GroenLinkse grachtengordel, al die kunstenaars in het centrum van Amsterdam zijn daar natuurlijk voor te porren. Ik vraag de minister: waar is mijn brug? Uitplaatsen van vluchten van Schiphol naar Lelystad is mooi, maar waar blijft die snelle ov-verbinding? Die moet er natuurlijk wel komen.

Er is vanmorgen ook al het nodige gezegd over de startnotities rond de Ring Utrecht. Wij wachten dat ook allemaal af, maar ik zeg met degenen die dat vanmorgen hebben gezegd: Ik kan mij moeilijk voorstellen dat wij een grote, dikke snelweg dwars door een nieuwe wijk als Leidsche Rijn neerleggen. Ik kan mij dat gewoon niet voorstellen. Ik ben zeer benieuwd naar de uitkomsten van het hele proces aldaar.

Wij zijn voorstander van de vergroting van de capaciteit van de zeesluizen bij lJmuiden. De geschatte totale kosten hiervan bedragen 750 mln. Na 2014 is nog 450 mln. nodig. Wat heeft het kabinet concreet in petto? Ik herhaal uitdrukkelijk dat een voorwaarde voor de VVD-fractie is dat het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam verzelfstandigt. Het linkse gemeentebestuur wil daar niet aan, maar het moet wel.

De heer **Koopmans** (CDA): Het GVB ook?

De heer **De Krom** (VVD): Het GVB mag van mij in één klap worden meegenomen. Dan doen wij alles in één keer. De revolutie in Amsterdam, maar geen rode!

Voorzitter. De situatie rond Rotterdam wordt met de dag erger. De studie naar de ruit

Rotterdam is gestart. Ik kan niet genoeg benadrukken hoeveel belang de VVD-fractie daaraan hecht. Ik ben blij dat de minister daar positief tegenover staat. Ook de tweede oeververbinding, de Oranjetunnel of de Blankenburgtunnel, is van cruciaal belang, maar de vraag is hoe wij dit concreet en zo snel mogelijk verder brengen.

Het hele tracé A4-Zuid is redelijk problematisch. Ik had het mij eigenlijk niet eerder gerealiseerd, maar als de onzekerheid over waar nu precies een tracé gaat lopen heel lang duurt, dan heeft dat voor grondeigenaren, meestal boeren, gedurende een lange periode veel onzekerheid tot gevolg. Dat is daar ook het geval. Bedrijven breiden niet meer uit en grond is vrijwel onverkoopbaar. Over deze gevolgen moeten wij goed nadenken. Het moet ook een argument zijn om de besluitvorming razendsnel af te ronden. Heeft de minister een voorkeurstracé in gedachten?

Wij zijn blij met de 225 mln. die is gereserveerd voor het Trekvliettracé, een belangrijk project voor Den Haag.

Wij zijn ook blij met het geld voor de N57. Een tunnel onder het kanaal van Gent naar Terneuzen -- ik ben bij Zeeland aangeland -- is al langer de wens van de regio. Ik heb begrepen dat de minister en de regio de 25 mln. meerkosten, die zijn veroorzaakt door prijsstijgingen, gaan delen. Klopt dat? Wanneer komt die tunnel er nu? Verder is de capaciteit van de N59 tussen Bruinisse en Hellegatsplein onvoldoende. Dat staat niet in het MIRT. Kunnen wij nog initiatieven verwachten voor deze weg?

Wat Noord-Brabant betreft is de VVD-fractie blij met de N69. Over de ruit Eindhoven is al het nodige gezegd. Het is allemaal prachtig, zo heb ik in de kranten gelezen. De totale kosten bedragen 2,5 mld., waarvan 750 mln. van het Rijk wordt verwacht. Wanneer wordt dat project uitgevoerd?

De A2 tussen Maasbracht en Geleen moet structureel worden verbreed, al is het maar omdat het verkeer van de A73 aantakt. Waar staan wij nu precies en hoe gaat dit verder? Een verbreding is ook nodig tussen Leenderheide en Weert. De ruit Eindhoven biedt voor de problematiek op dat traject geen oplossing. Wat kunnen wij op dit punt van dit kabinet verwachten?

Over de IJzeren Rijn in Limburg heb ik al gesproken. Ik ben voorstander van de Buitenring Parkstad Limburg. Wat mij betreft komt die er gewoon. Het is bijna onnodig om te zeggen, maar ik dring aan op spoed met de A74, de lex specialis en vooral de vergroting van de capaciteit van de A67. Daarnaast is de N280 overbelast door de voortdurende problemen met de tunnels van de A73. Waar staat de regering als het om deze weg gaat? Kunnen wij nog initiatieven verwachten?

Ik zou nog veel meer willen zeggen, maar daarvoor ontbreekt helaas de tijd. Dat bewaar ik voor het MIRT van volgend jaar of zo veel eerder als mogelijk is. Afgezien van hetgeen nu al is gezegd over de verbinding A6-A9, wil ook de VVD-fractie daarover graag

een apart overleg. Hetzelfde geldt voor de lJzeren Rijn. De tijd ontbreekt vandaag eenvoudigweg om daar nu heel diep op in te gaan.

De **voorzitter**: De A6-A9 komt binnenkort in de procedurevergadering aan de orde, zodat daarover nader van gedachten gewisseld kan worden.
**

Mevrouw **Agema** (PVV): Voorzitter. Ik vervang vandaag onze vaste woordvoerder verkeer, Barry Madlener. Het is voor mij in ieder geval een eer om vandaag deel te nemen aan dit marathondebat over het MIRT. Het MIRT is een document dat een overzicht geeft van alle ruimtelijke rijksprojecten en programma's van VROM, V en W, EZ en LNV. En dat is goed. Wat de ruimtelijke ordening invult, wordt door de mobiliteit en infrastructuur met elkaar verknoopt. Ruimtelijke projecten in samenhang met verkeer- en vervoersproblemen behandelen, levert een prachtig boekwerk op met daarin prachtige projecten. De intentie van het MIRT is afstemming. Maar vindt die ook plaats? Leidt het MIRT tot een echte kruisbestuiving, tot een betere samenhang, tot een betere afstemming?

Op badzijde 26 staat de gebiedsverdeling die laat zien dat de noordelijke en de zuidelijke Randstad een grote overlap hebben. Die overlap noemen wij eigenlijk ook wel het Groene Hart. De meest kostbare grond van het land wordt ontzien. Wij zien dat liever anders. Wij zien liever een samenvoeging van de noordelijke en de zuidelijke Randstad tot één Randstad. Dus één Randstad, één plan. De kortste weg van A naar B gaat niet via B, D, E en F. Onze meerkernige Randstad is echt te gek voor woonden en niet uit te leggen, vooral niet in het buitenland. Elke dag weer rijden miljoenen mensen rondjes om het Groene Hart heen. Wil je van Amsterdam naar Rotterdam, dan moet je via Leiden, Delft en Den Haag of via Utrecht en Gouda. Wil je van Leiden naar Almere, dan moet je via Amsterdam of via Gouda en Utrecht. Iedereen weet waar al dat rondjes rijden toe leidt: files, tijdroof en inefficiëntie. En dat is niet goed voor het milieu en voor ons aller humeur. Wij willen graag een verkenning voor de ontwikkeling van het Groene Hart. Inventariseer wat echt waardevol is en verbind dat tot een Central Park. Ontwikkel de rest, het nieuwe New York op eigen bodem. Doe dan meteen een verkenning naar de A3 Amsterdam-Rotterdam, de verbinding A6-A4 en de A14 in plaats van het project A13-A16-A20.

Over de A3 heeft Eric Vrijsen in 2003 een mooi stukje geschreven. Ik citeer: "Maar nog altijd ontbreekt de A3: de snelweg tussen Amsterdam en Rotterdam. In de jaren zestig begon de aanleg. Een nutteloos dijklichaam in Amstelveen herinnert nog aan het geaborteerde project. Nederland kreeg zo'n hekel aan de auto dat de staat een directe wegverbinding tussen de twee grootste economische centra doelbewust schrapte. Uniek. Geen ander land ter wereld dat zich zo veel kortzichtigheid veroorlooft."

De heer **Van der Ham** (D66): Die A3 is nooit aangelegd. Het parcours van die A3 liep ongeveer door de Nieuwkoopse Plassen. Daarvan denk ik dat zelfs de PVV zou zegen dat dit een mooi natuurgebied is in het Groene Hart. Dat is niet alleen maar weiland. Het is daar gewoon heel erg mooi. Als u die A3 zou willen aanleggen, gaat die dwars door die gebieden waarvan u nu juist zegt -- ook Barry Madlener heeft dat in allerlei andere debatten gezegd -- dat dit zeer waardevolle plekken in het Groene Hart zijn. Moet het volgens u dan een grote, lange tunnel onder het Groene Hart worden? Hoe moet ik mij dat voorstellen?

Mevrouw **Agema** (PVV): De verbinding A6-A1 zou destijds ook dwars door het Naardermeer lopen. In dit geval zal het dus ook wel genuanceerder zijn dan het beeld dat u schetst. Als je twee economische centra hebt die zo belangrijk zijn, moet je niet een situatie zoals nu handhaven, waarbij je overal omheen moet rijden. Wij willen een ontwikkeling van het Groene Hart waarbij het mooie behouden wordt en de economische centra met elkaar verbonden worden tot een Central Park, wellicht wel drie keer zo groot als het Central Park in New York. Op die manier krijgen wij midden in het land een plek die kostbaar is en tevens zo veel economische groei zal brengen dat wij er met z’n allen profijt van hebben. U komt daarbij ook aan uw trekken als wij de mooie stukken behouden.

De heer **Van der Ham** (D66): Als wij die mooie stukken willen behouden, moet je toch om de mooie gebieden heen slalommen om op je plek te komen. Dus die bereik je dan nog niet in een rechte lijn. Bent u dan van plan een grote verkeerstunnel onder die mooie plekken aan te leggen?

Mevrouw **Agema** (PVV): Eén lange tunnel zal het niet hoeven te zijn, maar er zullen plekken zijn waar je kiest voor een tunnel, voor een overkapping of wat dan ook. Het gaat erom dat wij nu eens onze ogen ervoor openen dat de belangrijkste grond in ons land ongemoeid wordt gelaten, dat wij er rondjes omheen rijden en dat wij elke dag met miljoenen mensen in de file staan omdat een paar weilanden heilig zijn verklaard. Daaruit bestaat immers het grootste deel van het Groene Hart. Het gaat erom dat de echt bijzondere plekken worden behouden en aan elkaar worden verbonden tot een Central Park en dat de rest wordt ontwikkeld.

Voorzitter. Hieruit blijkt wel dat de ruimtelijke opgave omvangrijk en complex is. Wat willen wij? Willen wij vooruit? Een aantal plannen in het MIRT is prachtig: de herstructurering van bedrijfsterreinen, de nationale landschappen, de recreatie en de nieuwe groengebieden, de A2 Amsterdam-Utrecht bij Oudenrijn-Everdingen, de A4 Burgerveen-Leiden en de tweede Coentunnel op de A10. Toch is het niet allemaal "hoezee". Als vandaag alle projecten uit het

MIRT gerealiseerd zouden zijn, stond ons land nog steeds muurvast, niet alleen door bestuurlijke files, maar ook door echte files. Dan zouden wij immers nog steeds een capaciteitsprobleem hebben. Wij kunnen nu allemaal een idee hebben van hoe het moet, maar als wij eerlijk zijn, ook mijnheer De Krom, is er geen beginnen meer aan. Ik weet niet of de minister van Verkeer en Waterstaat nog zijn eigen projecten zal opleveren, maar hij heeft wel grote sommen geld binnen zijn eigen begroting op gekke posten staan. Neem nu de 410 mln. voor de ontsnippering. Hierna citeer ik uit pagina 70 van het MIRT.

Autowegen, spoorwegen en waterwegen met steile oevers zijn belangrijke oorzaken van versnippering van natuur en landschap. Deze kunnen een barrière vormen voor de verspreiding van dieren en planten. Door gebrek aan uitwisseling tussen populaties in verschillende gebieden en door het doodrijden van dieren is er een groot risico dat populaties in deelgebieden uitsterven, waardoor het voortbestaan van soorten in gevaar komt. Het nemen van ontsnipperende maatregelen aan de rijksinfrastructuur is derhalve noodzakelijk om bij te dragen aan het in stand houden van soorten om onze biodiversiteit te waarborgen.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat zijn normaal de teksten van de heer Graus.

Mevrouw **Agema** (PVV): Het zijn niet de teksten van de heer Graus. Wij weten allemaal dat hij het opneemt voor de boeren en mijn partij is inderdaad een diervriendelijke partij. Waar is echter het bewijs voor deze koldertheorie? Een mier kan nog over een spoor kruipen. Wij zijn het verhaal van de bloemetjes en de bijtjes toch niet vergeten? HoeveeI nakomelingen heeft één paddenkoppel? Laat ik het maar niet hebben oven de konijnen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Mijn naam is haas.

Mevrouw **Agema** (PVV): Eenzelfde verhaal kan ik houden over de 1,1 mId. voor de ecologische hoofdstructuur van het ministerie van LNV. Het gaat om grote bedragen en wij lachen erom, maar wij geven het geld wel allemaal uit aan projecten die hun doel niet halen maar voorbijschieten en waarschijnlijk op allerlei koldertheorieën zijn gebaseerd.

De oplossingsrichting van beprijzing is verschrikkelijk. Wij lezen in het MIRT: het verwachte effect is dat invoering van prijsbeleid invloed heeft op de vraag naar automobiliteit. Beprijzing wordt altijd als eerlijker omschreven, maar is niet meer dan een actie om het autorijden onbetaalbaar te maken voor grote groepen mensen, zoals ouderen die naar het ziekenhuis gaan of boodschappen doen, moeders die hun kinderen naar school brengen, zzp'ers, elektriciens en loodgieters. Hoeveel van hen zullen op de fles gaan? Ook lezen wij in het MIRT: het gaat om het verbeteren van de betrouwbaarheid van de weg. Een

betrouwbare overheid garandeert echter een weg voor iedereen die hem nodig heeft. Klopt het dat de schatting is dat de beprijzing €600 per maand gaat kosten bij 12.000 km/jaar? Zo nee, wat is dan wel het bedrag waar wij van uit kunnen gaan? Moeten wij dat niet weten alvorens onomkeerbare beslissingen worden genomen?

In het projectenboek staat in het register bij de f van files alleen fietsenstalling Amsterdam. Daar moet fileaanpak staan. Wij zien dan ook in het vervolg graag een vaste bijlage bij het MIRT die alleen gaat over de aanpak van de files. Een idee is om de files op te lossen op basis van het spinnenwebprincipe. Een spin heeft geen dikke draden nodig om snel bij zijn prooi te zijn, maar veel dunne. Daarmee geef ik het belang aan van de provinciale wegen. Is de minister bereid om samen met de provincies te onderzoeken welke provinciale wegen kunnen worden verbreed dan wel versneld worden aangelegd?

De afgelopen decennia is de luchtkwaliteit in Nederland sterk verbeterd, maar desondanks zorgt de luchtkwaliteit voor veel vertraging. Wij lazen vrijdag in de nagestuurde stukken dat 4% van de fijnstof in de lucht wordt veroorzaakt door het wegverkeer en dat meer dan 50% een natuurlijke oorsprong heeft, zoals zeezout of bodemstof. De schuld ligt bij onze prachtige kustlijn, die uniek is voor Nederland! Waarom bepleit de minister niet dat wij onze normen met 50% mogen opschroeven? Dat is beter dan uitgaan van de bestaande situatie. Aangetoond is dat door de afschaffing van de 80 kilometerzones de verkeersemissies met 10% zijn verminderd. Dat is dus 10% van 4%. Wat zijn de kosten daar niet van? Wie is er in deze zwendel getrapt?

De heer **Van Leeuwen** (SP): Ik ken mevrouw Agema als een warm pleitbezorgster voor de volksgezondheid. Al haar bijdragen in dit huis gaan daarover. Ontkent zij nu dat er een relatie is tussen gezondheid en fijnstof?

Mevrouw **Agema** (PVV): De meest recente stukken van de regering laten zien dat die relatie uiterst klein is. Meer dan de helft wordt veroorzaakt door natuurlijke bronnen en maar 4% door autoverkeer. Het autoverkeer wordt in de ban gedaan, terwijl meer dan de helft wordt veroorzaakt door ons eigen zand en zout. Wie gelooft daar nog in?

De heer **Van Leeuwen** (SP): Even los van wie daarin gelooft, het is het enige waar wij grip op hebben, tenzij wij de Noordzee droogleggen, maar dat gaat mij wat te ver. Het is twijfelachtig of het 4% is. Het kan best veel hoger zijn, zeker in de Randstad, maar het is wel iets waar wij wat aan kunnen doen. Zelfs bij zo'n voor de hand liggende oplossing, waar wij grip op hebben, zegt u: laat maar zitten.

Mevrouw **Agema** (PVV): De SP-fractie wil grip hebben op 10% van 4% van het fijnstof.

Daarvoor moet iedereen waken en daarvoor moet iedereen 60 km per uur gaan rijden, zodat de files alleen maar toenemen.

De heer **Van der Ham** (D66): 4% is een gemiddelde, dus als je er net naast woont, is het een tandje meer. Naast die wegen wonen voornamelijk mensen die misschien wel in meerdere mate op uw partij stemmen, maar het moet van andere politieke partijen komen om die mensen in wat sociaal zwakkere wijken, waar minder te besteden is, een betere en prettigere lucht te gunnen dan u achterlaat. U realiseert zich dat toch wel?

Mevrouw **Agema** (PVV): Ja, maar tegelijkertijd realiseer ik mij dat de meeste flats die dichtbij een snelweg staan, vreselijk verouderd zijn, dus dat de stadsvernieuwing er op korte termijn, in de komende tien à vijftien jaar, voor zal zorgen dat deze situaties tot het verleden behoren. Ik snap niet waarom de weg moet worden verplaatst, aangepast of afgeknepen, als je ook de woningen kunt venplaatsen. Enkele tientallen meters van de weg is de situatie at veel beter.

Waarom kunnen decentrale ovenheden geen direct beroep doen op het FES? Provinciale verbindingen tussen twee snelwegen kunnen toch ook van nationaal belang zijn? Wat zijn de gevolgen voor de financiële stroom uit het FES voor infrastructuur voor verkeer en vervoer, als waterbeheer, verduurzaming van de energiehuishouding en ruimtelijke investeringen hieraan worden toegevoegd? Is er straks minder geld beschikbaar voor infrastructuur voor verkeen en vervoer? Wat is de relatie tussen het Fonds Economische Structuurversterking en verduurzaming?

Wij lezen ook in het MIRT dat de levensduur van de waterkering terugloopt door klimaatverandering. Ik zou dat graag eens uitgelegd willen zien. Als van vandaag op morgen alle ijs op de Noordzee smelt, dan levert dit nog niet eens een centimeter verhoging op van de zeespiegel volgens de wet van Archimedes. Als al het andere ijs op land ook nog eens smelt, dan heb je het over misschien tien centimeter. Ik dacht dat de waterkering tegen meer bestand moet zijn dan tien, twintig centimeter. Leg nu eens uit wat het verband is tussen klimaatverandering en het teruglopen van de levensduur van de waterkering.

De **voorzitter**: U zei zojuist dat al het ijs smelt in de Noordzee...
**

Mevrouw **Agema** (PVV): Mijn excuses, de Noordpool.

Voorzitter. Hoe staat het met de Noord/Zuidlijn? Op welke vertraging kunnen wij nu rekenen? Kunnen wij er nog van uitgaan dat het project überhaupt ooit wordt opgeleverd?

De Tweede Maasvlakte is een groot project met consequenties voor de bereikbaarheid. Het MIRT is niet duidelijk over de plek waar de werknemers straks gaan

wonen en hoe het verkeer gaat rijden. Waarom staat de tweede oeververbinding van de Europoort met het Westland er niet in? Deze verbinding moet snel worden uitgewerkt, want anders hebben wij straks geen ontsluiting naar het noorden.

Graag zien wij dat de tunnels van de A73 voor 1 februari definitief geopend worden. Zijn daar nog belemmeringen voor?

Ik mis de verbinding van de A6 met de A4 in het MIRT. Het moet dan natuurlijk wel een echte verbinding zijn. Wat is het verschil met de verbinding A6/A9/A1? Op dit moment is al sprake van een woningoverschot en een banentekort in Almere. Het tegenovergestelde is het geval in de Haarlemmermeer: een woningtekort en een banenoverschot. Nu loopt alles al vreselijk vast. Tot 2020 komen en 60.000 woningen bij in Almere en slechts 40.000 banen. In de Haarlemmermeer komen er 60.000 banen bij tegen 40.000 woningen. Je verandert dus of de ruimtelijke ordening of je maakt een weg. Anders wordt het vaststaan en nog meer rondjes rijden. Het fileleed zal dan enkel explosief verergeren.

Dit had een integrale benadering van het MIRT aan het licht moeten brengen. Het MIRT heeft dit waarschijnlijk ook aan het licht gebracht. Dat had echter in elk geval moeten leiden tot afstemming van projecten in samenhang. Dit is waar een benadering als het MIRT kansen biedt. Als dat echter niet gebeurt, is het MIRT niet meer dan een goede intentie geweest.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Vorige week heeft het kabinet zich verantwoord over de maatregelen die het van plan is te nemen in de strijd tegen de recessie. In dat verband heeft mijn fractie krachtig bepleit, hier een "green deal" van te maken. Dit deed overigens ook de heen Barroso, de voorzitter van de Europese Commissie. Hij heeft alle lidstaten, dus ook Nederland, opgeroepen om in het antwoord op de economische recessie de klimaatcrisis niet voor het gemak even over te slaan, maar de klimaatcrisis juist als uitgangspunt te nemen van het versneld tot uitvoer brengen van onder meer bepaalde investeringsprojecten. Mijn fractie ondersteunt deze aanbeveling vanzelfsprekend zeer krachtig.

Mijn eerste vraag aan de verantwoordelijke bewindslieden stel ik aan mevrouw Cramer. Zij begrijpt immers dat ik mijn hoop vanmiddag op haar vestig. Er ligt een toch nog wat diffuse uitkomst van het debat van vorige week. Er wordt nog eens een keer door het hele MIRT, dit hele projectenboek, heen gegaan. Wij zullen daarover nog een stuk krijgen van het kabinet, waarin staat wat misschien eerder, sneller en beter kan. Ik hoop toch heel erg dat vooral de bril van Barroso hierbij wordt opgezet. Ik wil hiervan graag een bevestiging horen van de minister van VROM. Ik hoop dat zo mogelijk de projecten uit het MIRT worden gelicht die leiden tot een groenere inrichting van Nederland, tot een duurzame economie die echt een bijdrage kan leveren aan een lagere uitstoot van CO_2-uitstoot op termijn. Ik vrees

echter dat het de andere kant opgaat, dat niet de minister van VROM het voor het zeggen heeft, maar de minister van Verkeer en Waterstaat, de minister van verplaatsing van files met behulp van heel veel kostbaar asfalt. Daarvan weten wij allemaal dat dit leidt tot meer CO_2-uitstoot. Dit is precies wat je niet moet doen. Ik hoop zeer dat ik vanmiddag van de minister van VROM te horen krijg: "Nee, mijnheer Vendrik, u ziet het onjuist. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft hier niet het laatste woord. Dat is nu bij dezen afgelopen. Ik, als minister van VROM, heb het voor het zeggen met Barroso in de hand. Wij gaan een duurzaam antwoord vinden op de aanstaande recessie". Dat betekent dat de minister van VROM vooral die projecten voorrang zou geven die bijdragen aan een duurzaam Nederland. Dat is mijn eerste bescheiden vraag. Ik zou de minister van Verkeer en Waterstaat trouwens nog een punt in overweging willen geven. Wij kennen hem als een man die graag overal de schop de grond in jaagt. Dit hele land staat inmiddels vol met schoppen die ergens ult de grond steken. De minister baalt van allerlei procedures en gedoe, maar hij maakt het er ook wel een beetje naar. Hij zit overal door te douwen met meer asfalt en dat leidt tot allerlei problemen, want dit land is overvol. Er zijn allerlei maatschappelijke belangen die dan boven op elkaar knallen. Als hij kiest voor openbaar venvoer, voor spoor, zijn allerlei typen investeringen denkbaar. Die zullen op een veel groter draagvlak kunnen rekenen, waarschijnlijk op minder maatschappelijke weerstand stuiten en zijn procedureel veel gemakkelijker. Als hij echt een schop de grond in wil steken, moet hij dat dus om en nabij het spoor doen.

Die uitnodiging geldt uiteraard evenzeer voor de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat. Ik heb bij de begrotingsbehandeling ons pleidooi gehouden voor de snelle terugkeer van de tram in de grote steden. De wethouders in een aantal grote steden staan klaar om de tram terug te laten komen in de steden. De tram is een schone, duurzame en zeer effectieve vorm van openbaar vervoer. Deze wethouders wachten op de staatssecretaris. Met de boodschap van Barroso kan zij echt aan de slag. Doe dat dan ook. Ik wil ook van haar graag een heldere toezegging.

Ik ben minder gunstig gestemd over waar dit MIRT voor Nederland toe leidt, als alles wordt uitgevoerd zoals het er staat. Eerlijk gezegd vrezen wij de verrommeling, de verrotzooiing, de vervuiling en de vernieling van ons landschap. Dat is een tweede vraag aan de minister van VROM waard. Waar staat zij nu eigenlijk? Zij is projectleider van een mooi en duurzaam Nederland, maar waar is dat in terug te zien? Ik zie heel veel asfalt en heel veel wegverbreding. Ik zie zelfs allerlei nieuwe trajecten opdoemen zoals in de Startnotitie voor de ring Utrecht van 5 december: weer nieuwe snelwegen, weer een natuurgebied weg. Het loopt zelfs door een woonwijk, maar dat mag zelfs van de heer De Krom niet. Zo zout wordt het in de Kamer dus nog net niet gegeten. Voorlopig zie ik heel veel activiteit van de minister van Verkeer en Waterstaat. Wij kennen hem ook als een actief mens. Hij maakt de

missie van de minister van VROM echter wel uiterst mager.

Mevrouw **Agema** (PVV): Het vurige pleidooi van de heer Vendrik spreekt mij natuurlijk zeer aan. Ook ik zie graag dat de natuur er in ons land mooi bijstaat en er moet geen sprake zijn van verrommeling en vervuiling. Tegelijkertijd pleit zijn partij er altijd voor dat de grenzen wagenwijd open moeten blijven staan; massa-immigratie, twintigduizend, dertigduizend, veertigduizend nieuwkomers per jaar. Die mensen gaan uiteindelijk ook in een huis wonen en een auto kopen. Zij gaan zich ontwikkelen. Daar moeten wij ruimte voor maken. Wat zegt GroenLinks nu? Tot hier en niet verder, de grenzen gaan dicht en wij zorgen ervoor dat wij onze natuur behouden? Anders is de heer Vendrik inconsequent en moet hij toegeven dat het verdwijnen van natuurgebieden het gevolg is van het tientallen jaren gevoerde beleid.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het is interessant dat i met die laatste zin verantwoordelijk ben gemaakt voor beleid, terwijl GroenLinks niet in het centrum van de macht zat. Ik had mij op alles voorbereid, maar niet hierop. U schetst een scenario van een land dat op termijn steeds voller wordt. Ik zie een scenario van een land dat voller wordt met auto's. De minister van VROM zegt ook dat er op weg naar 2040 bij ongewijzigd beleid 75% meer mobiliteit komt. Dat zijn de taxaties. Waar moet je die 75% laten, minister van Verkeer en Waterstaat? Schiet maar lekker op met die kilometerheffing. Op termijn krimpt onze bevolking echter. In een aantal gebieden in ons land gebeurt dat al. Het dichtgooien van de grens is geen antwoord op uw veronderstelling, afgezien van het feit dat het niet effectief is, zoals in Zuid-Europa allang is gebleken. Het zou niet de beste manier zijn om dit land nog een beetje duurzaam te houden. Ik geloof niet dat daar een grote spanning tussen zit. Wij hebben eerder te weinig mensen. Kijk maar naar de arbeidsmarktproblemen die zich op termijn aandienen in de zorg, een onderwerp waarover u ook vaak het woord voert.

Mevrouw **Agema** (PVV): De heer Vendrik ziet de inconsequentie in zijn eigen standpunten niet. Je kunt de grenzen niet wagenwijd opengooien. Sinds 2000 is de bevolking alleen al door immigratie met een half miljoen toegenomen. Die mensen moeten ergens wonen; een autootje kopen, zij gaan over de weg en noem maar op. Wij zitten nu met 16,5 miljoen mensen en de bevolking neemt nog steeds toe. Er zijn ook wel prognoses van 20 miljoen. Die mensen moeten allemaal ergens wonen. Waar trekt GroenLinks de lijn? Zegt de GroenLinks-fractie: tot hier en niet verder, wij zeggen de immigratie een halt toe en wij zorgen ervoor dat er nog een paar natuurgebieden behouden blijven in ons land?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het is een misverstand dat wij pleiten voor het uitgangspunt van gooi de grenzen maar open en kijk vervolgens de andere kant op. Dat is echt niet zo. Wij

pleiten voor een fair en eerlijk asielbeleid. Ook pleiten wij voor een Europees migratiebeleid zodat het makkelijk wordt voor mensen om hier tijdelijk te werken. Ik geloof niet dat het gaat om honderdduizenden of miljoenen mensen die in één keer hiernaartoe komen waardoor de problemen ontstaan die u beschrijft. Dat is volgens mij onjuist. Op het punt van de veronderstelling dat iedereen in dit land een auto moet hebben, heb ik een goede mededeling. Veel migranten wonen in Amsterdam en slechts 31% van de Amsterdammers heeft een auto. De suggestie die altijd uit uw woorden klinkt dat iemand pas volledig ingeburgerd is en goed Nederlands spreekt als hij een auto heeft, is niet correct. Men kan heel goed meedoen in dit land zonder auto. Het is misschien goed om dat vandaag met elkaar vast te stellen.

De **voorzitter**: Ik ben blij dat u het tot deze zaak beperkt. Ik sta geen vervolgvraag meer toe.
**

Mevrouw **Agema** (PW): Voorzitter, ik heb mijn kostbare interrupties bewaard voor de heer Vendrik.

De **voorzitter**: ik geef nu eerst het woord aan mevrouw Vermeij.
**

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Het is fascinerend. Ik vind dat de heer Vendrik erg op de heer De Krom lijkt. Dat zal u verbazen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Verder moet het niet gaan deze middag. Er zijn grenzen.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Ik ga nog verder. U doet namelijk precies hetzelfde. De heer De Krom zegt dat de minister helemaal niets doet aan de wegen. U zegt dat de minister alleen maar iets aan wegen doet. Zo zet u zich als een soort spiegel tegenover de heer De Krom. Misschien bent u vergeten dat 4,5 mld. extra is uitgetrokken voor het spoor door deze minister van Verkeer en Waterstaat. Dat clichébeeld dat u neerzet, al dan niet met een bedoeling, moet u dus enigszins nuanceren, vindt u niet?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De erfenis die deze minister heeft overgenomen van zijn voorganger, mevrouw Peijs, was ongeveer twee op een; voor elke euro voor spoor gingen twee euro's naar asfalt. Dat is ongeveer gelijk gebleven. Over die 4,5 mld. voor het spoor is ook even een debat gevoerd. Ik heb daar straks nog een vraag over. Dat geld moet voor de

helft door de Nederlandse Spoorwegen zelf worden opgebracht. Daar lopen gesprekken over en worden onderhandelingen over gevoerd; het gaat over dat superdividend dat er al dan niet komt. Die 4,5 mld. boekt u al in maar dat is er nog niet. Uit het begrotingsdebat bleek dat ook. Ik wacht nog op geld voor spoor en ik zie graag waar die 4,5 mld. vandaan komt. Ik weet één ding zeker: dat geld voor asfalt is allang geregeld. Die ongelijkheid zit ook weer in het MIRT, dat klopt. Deze minister is heel goed in het zo lang mogelijk bestendigen daarvan. Dat doet mijn fractie pijn en ik hoop de PvdA-fractie ook.

In de afgelopen dagen heeft een belangrijke internationale klimaatconferentie plaatsgevonden in Poznan. Wij zullen het daar op een ander moment wel over hebben; het ging op zijn zachtst gezegd niet helemaal goed. In elk geval bleek wel dat de internationale alertheid in relatie tot klimaatverandering toeneemt. Het doet mij echt pijn in de ogen om te lezen in de beantwoording van de minister van Verkeer en Waterstaat dat het MIRT niet gaat over klimaat. Er is een ongelooflijk sterke verbinding tussen wat er in het MIRT aan projecten neergelegd wordt en de betekenis daarvan voor het klimaat. Als eerste toezegging hoor ik graag van de ministers dat het volgende MIRT niet naar de Kamer gaat tenzij volstrekt inzichtelijk is geworden wat dat betekent voor de toekomst van de nationale uitstoot van CO_2. Dit mag volgend jaar niet de stand der dingen zijn van het kabinet. Als je hart hebt voor het klimaat, zoals het kabinet aangeeft, dan moet inzichtelijk zijn wat deze hele projectenberg die in het MIRT wordt toegelicht en verantwoord, betekent voor de uitstoot van $C0_2$, bijvoorbeeld in relatie tot richtjaar 2020.

Er is echter meer. Wij hebben deze minister al vaker voorgehouden -- ook daarom is het moeilijk koffiedrinken met hem -- dat zijn projecten voor wegverbreding gaan leiden tot meer verkeer en dus meer uitstoot van $C0_2$. Laatst hebben wij daar nog een prachtig onderzoek naar gezien van het Centrum voor Energiebesparing, in opdracht van KNV. Wij hebben het er bij de begrotingsbehandeling al even over gehad. Dat laat precies zien waar wij bang voor zijn: wegverbreding leidt tot meer verkeer, en meer verkeer leidt tot meer CO_2-uitstoot. Volgens mij zijn dat gewoon de feiten. Ik daag de minister uit, dat hier met kracht te ontkennen en met tegenbewijs te komen. Volgens mij is het zo logisch als wat, en volgens mij moet het een consequentie hebben. Tientallen projecten van de minister van Verkeer en Waterstaat vliegen ons om de oren, maar je kunt in dit land niet straffeloos overal wegen verbreden en roepen dat dit goed is voor de doorstroming en dat het niet leidt tot meer verkeer. Dat doet het dus wel. Dat doet het voortdurend. Dat is de praktijk, dat tonen ook de resultaten aan uit het recente verleden. Wegverbreding leidt tot meer verkeer, tot de verplaatsing van files, tot meer uitstoot en tot het verplaatsen van luchtkwaliteitsproblemen. Sterker nog, lokale luchtkwaliteitsproblemen worden niet eens opgelost. Dat heeft volgens mij ook de Raad van State gezegd over de A4 bij Leiderdorp, evenals Rijkswaterstaat, de eigen dienst van deze minister. Wegverbreding leidt niet eens tot verbetering van de

luchtkwaliteit daar. Het leidt wel tot een verplaatsing van files elders en tot meer uitstoot van $C0_2$. Ik dacht dat dit kabinet naar minder wilde. Ik vraag deze middag helderheid. Hoe vallen deze zaken met elkaar te rijmen?

Mevrouw **Agema** (PVV): Het liefst zet de GroenLinks-fractie alle auto's stil, om daarmee de CO_2-uitstoot te verminderen. Mag ik u de volgende rekensom voorleggen? Van alle CO_2-uitstoot veroorzaakt de mens maximaal 6%. Nederland veroorzaakt daarvan 0,5% en de auto's daarvan 16%. Als dus alle auto's vandaag stil zouden staan, dan zou dat een verbetering van de $C0_2$-uitstoot in de hele wereld veroorzaken van 0,0001 %. Dat klopt toch?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat is volstrekt onjuist. Even voor de goede orde. Ongeveer een eeuw geleden, aan de start van de industriële revolutie, was het CO_2-gehalte in de atmosfeer 280 parts per million (ppm). Dat was het natuurlijke niveau. Toen gingen wij industrialiseren en heel veel rondrijden. Het actuele niveau is 385 ppm. Dat is dus een groei van 30 tot 35%. Doen wij niets, zoals de PVV-fractie lijkt te suggereren, dan groeien wij door naar een niveau boven de 500 ppm. Geschat wordt een niveau in de orde van 550 ppm. Dat betekent dus niet een toename met een paar procent, maar een verdubbeling van de CO_2-concentratie. Volgens de laatste stand van wetenschappelijke inzichten betekent dit in termen van klimaatverandering dat de zeespiegel niet 10 centimeter zal stijgen, mevrouw Agema, maar 10 meter. En dan kunnen wij hier inderdaad maar één ding doen, namelijk een verhuisbedrijf bestellen. Zo ver wil ik het eerlijk gezegd niet laten komen.

Mevrouw **Agema** (PW): Gelukkig maar dat wij eerder al hadden uitgerekend dat de zeespiegel helemaal niet meer kan stijgen dan 10 of hooguit 20 centimeter, als al het ijs gesmolten is. Maar goed, wij gaan even terug naar de ppm. Zelfs 500 ppm is toch nog steeds maar 0,05% van de atmosfeer? En dan klopt het toch nog steeds dat maar 6% van de CO_2-uitstoot door de mens wordt veroorzaakt, dat Nederland daarvan 0,5% veroorzaakt en de auto's daar weer 16% van, en dat de verbetering wereldwijd slechts 0,0001% is als wij vandaag alle auto's stilzetten?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Volgens mij heb ik duidelijk gemaakt dat de mens, als wij niets doen, zorgt voor de verdubbeling van de CO_2-concentratie in de atmosfeer, en niet minder dan dat. Dat is gewoon een stijging van 100%. Ik heb ook duidelijk gemaakt dat CO_2 slechts één onderdeel is van de atmosfeer, naast stikstof en zuurstof en -- zeker als je langs de snelweg woont -- een behoorlijke hoeveelheid fijnstof. Zo zijn er nog meer stofjes in de lucht. Dat is allemaal waar, maar het neemt niet weg dat het broeikaseffect -- dat wij altijd al hebben gehad -- door de verdubbeling van de CO_2-concentratie zeer zwaar versterkt wordt,

met alle effecten van dien. Als dat nog niet genoeg is: Al Gore zei volgens mij zeer terecht afgelopen vrijdag in Poznan dat wij ongeveer tien jaar de tijd hebben om die stijgende uitstoot te keren. Zo ongeveer rond 2016 is the tipping point. Dan gaat de klimaatverandering in een hogere versnelling, en dan de verkeerde kant op. Een betere omschrijving van de urgentie van het klimaatvraagstuk kan ik niet geven. Mij dunkt dat dit consequenties moet hebben voor het stuk van de regening.

De heer **De Krom** (VVD): Zo kennen wij de fractie van GroenLinks weer. Met apocalyptische angstbeelden moeten wij weer over de streep worden getrokken. De heer Vendrik weet dat ik daarmee niets heb. Toch zou ik het erg leuk vinden als hij concreet op de vraag van mevrouw Agema zou antwoorden. Wat klopt er niet in haar berekening? Laat hem eens ingaan op haar vraag in plaats van terug te vallen op de angstbeelden van Al Gore.

De **voorzitter**: Wat mij betreft levert de heer Vendrik de commissie dit antwoord schriftelijk. Daarmee kunnen wij wellicht voorkomen dat de discussie enorm uitloopt.
**

De heer **De Krom** (VVD): Mag ik verzoeken om daarbij de berekeningen van mevrouw Agema rond te sturen? Die sluiten overigens aan bij de vragen die ik tijdens de behandeling van de begroting heb gesteld en waarop is geantwoord door het kabinet. Ik zie het antwoord van de heer Vendrik op deze vragen met buitengewoon veel plezier tegemoet.

De **voorzitter**: ik vraag mevrouw Agema om haar berekeningen aan de Griffie te geven. De heer Vendrik verzoek ik om schriftelijk op deze vragen te reageren, zodat de hele commissie daarvan kennis kan nemen. Het komt mij voor dat hij deze antwoorden voor het einde van het jaar kan leveren.
**

De heer **De Krom** (VVD): Dat zou volgens de heer Vendrik wel eens te laat kunnen zijn.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Laat de heer De Krom mij zijn privéadres geven. Als hij dat doet, ga ik even bij hem langs met Kerstmis.

De heer **De Krom** (VVD): De heer Vendrik wil zeggen dat wij dan samen een konijntje eten?

De **voorzitter**: Dit zal verder schriftelijk worden gewisseld. De heer Vendrik vervolgt zijn betoog.

**

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter, ik ga er nog steeds van uit dat de kilometerheffing er komt. Naar ik aanneem, zal de minister straks nog eens zeggen dat deze heffing niet wordt uitgesteld, afgesteld of vertraagd. Ik ga er nog steeds van uit dat de kilometerheffing er echt komt en dat dit een pittige en stevige heffing wordt die iets betekent. Deze kilometerheffing wordt echter niet meegenomen in allerlei planstudies. De commissie voor de MER heeft dit ook geconstateerd. Zo is de kilometerheffing niet meegenomen in de planstudie over de A6/A9, waardoor de minister zijn huiswerk moet overdoen. Ook dit is een vertraging die door slecht werk van de overheid wordt veroorzaakt. Het is uiteraard heel logisch om de in te voeren kilometerheffing mee te nemen als je de plannen rond de A6/A9 wilt valideren op effecten. Die heffing komt er als het goed is al vrij snel, namelijk in 2011 of 2012. Kan de minister toezeggen dat de kilometerheffing voortaan altijd en in elke planstudie wordt meegenomen? Dit kan namelijk nogal wat invloed hebben op de effecten van het plan.

Bovendien moet gerekend worden met een referentiescenario zonder het plan, maar met de kilometerheffing. Die heffing komt er immers, want daarover zijn afspraken gemaakt. Men moet dus ook uitgaan van een situatie waarbij bijvoorbeeld op een bepaald wegvak de kilometerheffing haar werk doet. Daarnaast komt de variant te staan waarin een eventuele wegverbreding is verwerkt, inclusief de kilometerheffing. Kan de minister ook hierover een toezegging doen? Dit lijkt mij van belang voor de besluiten die in de nabije toekomst moeten worden genomen over de talloze wegverbredingsprojecten van de minister. Wellicht is het ook van belang voor besluiten die zelfs gaan over nieuw aan te leggen snelwegen.

Tijdens de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat heb ik gepleit voor meer investeringen in het spoor. Namens mijn partijgenoten in de lokale politiek leg ik in het bijzonder de vinger bij de plannen voor een spoorlijn van Breda via Utrecht naar Almere. Afgelopen vrijdag hebben mijn lokale vrienden daarover een prachtig plan ontvouwd en aangeboden aan mevrouw Jorritsma, de burgemeester van Almere. Naar verluidt was zij enthousiast. Wellicht levert dit een interessante coalitie op. Helaas las ik in de laatste brief van de minister dat hij eigenlijk niet veel ziet in deze spoorverbinding. Dat doet mij veel verdriet. Ik vraag hem daarom, deze brief in te trekken. Ik adviseer hem om door te gaan met dit plan, want het kan veel meer opleveren dan de minister beweert. Hij presenteert een te eenvoudige en te gemakkelijke berekening. Volgens mijn fractie had de A27 uiteraard niet moeten worden verbreed. Als het dan toch gaat om de combinatie: verbreding en versterking van de bestaande A27 in combinatie met een nieuwe lijn, zou een efficiencywinst van 700 mln. opleveren. Het zou misschien nog veel meer kunnen zijn. Dat lijkt mij in moeilijke tijden niet te versmaden voor dit kabinet. Graag zou ik een heroverweging van dat besluit zien.

Ik sprak al over de tram in de steden. Ik herhaal mijn pleidooi: staatssecretaris, geef

ongelofelijk veel gas en geef duidelijkheid aan alle gemeenten die tussen de wal en het schip vallen als het gaat om de rijksfinanciering en een rijksbijdrage aan de plannen die lokaal al bestaan.

Ik kom op pijnpunten, wat mijn fractie betreft, rond de wegen. Collega's hebben al vragen gesteld over het doortrekken van de A15. Daar sluit ik mij ten dele bij aan. Ons verbaast het echt dat ten tijde van de aanleg van de Betuwelijn heel veel moeite is gedaan om voor het gebied achter de A15 zeg maar, de spoorlijn zo goed mogelijk in te passen, maar dat dit eigenlijk helemaal niet meer opgaat als wij spreken over het doortrekken van de A15. Ik snap daar helemaal niets van. Ik vraag de minister dus om mij hierover nader te informeren. Waarom geldt iets voor de Betuwelijn wat niet meer geldt voor de mogelijke variant waarbij de A15 wordt doorgetrokken?

Met betrekking tot de A4 Midden-Delfland ben ik het helemaal eens met collega Roemer. Wij hebben een motie klaarliggen. Ik zou denken dat wij die maar eens in stemming moeten brengen. Dit wordt immers inderdaad de aller-, allerlaatste minister die een besluit moet nemen over de A4, en volgens mij is het vrij simpel: niet doen! Er staat één gek ding in de brief van de minister, namelijk dat hij de A4-met-vaart nu al affakkelt omdat dat duurder is. Volgens mij weet de minister zelf nog niet eens wat zijn variant kost. Als het anders is, dan is dat voor ons nieuwe informatie. Hij zit namelijk met een buitengewoon kostbare aansluiting op het Ketelplein. Volgens mij heeft hij zelf nog niet in het snotje of het beschikbare budget daarvoor voldoende is. De brief lijkt mij dus op zijn minst voorbarig, als de minister zijn eigen berekeningen voor zijn eigen variant nog niet eens heeft. Die zou immers ook nog wel eens te duur kunnen zijn. Dat zou de beste uitkomst zijn. Tot die tijd houdt de fractie van GroenLinks het alternatief, dat lokaal veel meer steun geniet, graag boven de markt.

Wat ons verbaast in verband met de Rijnlandroute, is dat in het afsprakenlijstje dat bij het MIRT zit, eigenlijk te lezen valt dat deze ineens de voorkeur heeft van deze minister. Eerder was hij daar nog tamelijk afstandelijk over, naar ik begreep. Nu wordt er dus meteen alweer asfalt aangelegd voordat Valkenburg wordt volgebouwd, en moeten wij maar wachten op openbaar vervoer, terwijl het toch precies andersom zou moeten zijn. Die discussie werd vanochtend ook al gevoerd. Bij dit project vindt inderdaad een forse uitbreiding van het aantal woningen plaats, maar wanneer de bewoners straks hun intrek nemen in de nieuwe woning, hebben zij waarschijnlijk geen andere mogelijkheid dan gewoon weer een auto te kopen. Zo moeten wij het nu juist niet doen. Ik vraag de minister om deze zinsnede in het afsprakenlijstje met de regio toe te lichten. Is dit inderdaad zijn inzet? Ik hoop van niet, maar mocht dat toch het geval zijn, dan roep ik de minister op om dit in te trekken.

Over de A1 bij Diemen is veel gezegd. Wij zullen het er nog een andere keer over hebben, naar ik heb begrepen. Volgens mij is het echter vrij duidelijk. Je kunt niet straffeloos zomaar wegen verbreden en dan denken dat de mensen die ernaast wonen, het allemaal

leuk vinden. Volgens mij moet de minister dus de toezegging gestand doen die hij vorig jaar gedaan heeft, en die zo mooi geportretteerd staat op het geplastificeerde fotootje dat is uitgedeeld en dat de minister zelf ook heeft. Laat die mensen niet in de kou staan. Kom maar op, minister. Laat zien hoe u het probleem oplost! U bent degene die het veroorzaakt. U wilt die wegverbreding. Dan mag u ook het probleem oplossen waarmee u de Diemenaren confronteert.

Mijn laatste punt betreft de 80 kilometerzones. Het valt mij op dat de minister er eigenlijk een beetje onderuit probeert te komen, terwijl Rijkswaterstaat volgens mij volstrekt helder was over de winst die deze kunnen opleveren. Mag ik twee citaten voorlezen? In het evaluatierapport van Rijkswaterstaat, een interessant rapport van uw dienst, minister, staat het volgende: "Op alle vier per 1 november 2005 ingestelde 80 kilometerzones is de luchtkwaliteit verbeterd, doordat de verkeersemissies zijn afgenomen". "De verkeersemissies fijnstof zijn met circa 10% afgenomen, de verkeersemissies NO_x zijn met 20% tot 30% afgenomen". Dat is de conclusie van Rijkswaterstaat. Dit lijkt mij volstrekt helder. Het is een interessante maatregel. De minister was toch op zoek naar bronbeleid? Hij zit immers te knopen met de luchtkwaliteit, omdat het allemaal niet opschiet? Hier heb je een maatregel daarvoor.

Wat schrijft de minister vervolgens aan de Kamer? "Uit de eindrapportage --van Rijkswaterstaat -- blijkt dat het succes van de 80 kilometerzones voor zowel de luchtkwaliteit als de doorstroming van het verkeer zeer afhankelijk is van de locatie en de specifieke omstandigheden die daar gelden". Dat was niet de conclusie van Rijkswaterstaat, nee, de conclusie van Rijkswaterstaat was dat de maatregel succesvol is. Dat de minister er geen zin aan heeft is iets anders dan dat hij de conclusies van Rijkswaterstaat verplaatst om zijn eigen zin te halen. Ik reken maar op de minister van VROM. Zij heeft professioneel gesproken ook belang bij een goede luchtkwaliteit in dit land. Dit zijn maatregelen die kunnen. Misschien zou dit ook nog kunnen bij de A1. Wij vinden een overkapping beter dan niks, maar als deze er niet komt, laten wij dan maar 80 kilometer per uur rijden langs Diemen. Dan doen wij tenminste iets. Volgens Rijkswaterstaat is dit effectief. Het is in ieder geval tamelijk goedkoop. Je zet een paar borden langs de kant van de weg en bent klaar. Zo eenvoudig is een stevig beleid rond klimaat en milieu. Simpeler kan ik het niet maken. Ik krijg graag een toezegging van deze minister.

De **voorzitter**: Dank u wel. In eerste termijn hebt u vier minuten spreektijd. Ik geef het woord aan de heer Cramer.

**

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Het MIRT beoogt meer integratie tussen

ruimtelijke ordening en de infrastructuur. Voor de procedures hebben wij nu het MIRT-spelregelkader. De ChristenUnie stelt voor, regionale verkenningen waar het Rijk bij betrokken zal zijn, ook op te nemen in het projectenboek. Nu de verkenningsfase van groter belang wordt, moet de Kamer ook eerder worden betrokken bij deze projecten. Ik sluit mij daarom kortheidshalve aan bij het pleidooi van de CDA- en PvdA-fractie om voor de ruimtelijke budgetten verder vooruit te kijken, naar 2028. Op projectniveau zie ik hier en daar meer integratie, maar ik zie ook nieuwe studies, die nog erg sectoraal gericht zijn.

De ChristenUnie roept de bewindslieden op, de M uit MIRT ook te laten slaan op het milieu, bijvoorbeeld door te bekijken hoe het MIRT kan bijdragen aan CO_2-reductie. Ik denk daarbij aan binnenstedelijke verdichting, gebiedsgericht beleid en inzet op openbaar vervoer. De minister heeft toegezegd, in planstudies gevoeligheidsanalyses te doen voor de kilometerprijs. Maar dan toets je achteraf, na uitbreiding van de infrastructuur. Is de minister bereid voortaan de referentiesituatie te berekenen met beprijzing?

Ik maak een rondje langs de velden, om het eens zo uit te drukken. Ik begin in het noorden van Nederland, bij het knooppunt Joure. Ik begrijp dat de minister het geld dat hij beschikbaar heeft voor kortetermijnmaatregelen niet wil inzetten voor een betere, toekomstvaste oplossing waarvoor de rest van de financiering al geregeld is in het Regionaal Mobiliteitsfonds. De ChnistenUnie-fractie zou graag zien dat nu een knoop wordt doorgehakt en dat de gelden worden ingezet voor de toekomstvaste oplossing van dit knelpunt.

Op de spoorlijn Leeuwarden-Sneek kan met een inhaalspoor snel frequentieverhoging worden bereikt. Is de staatssecretaris bereid hierover dit voorjaar afspraken te maken met de provincie? Bij Leeuwarden-Zuid komt een nieuw station uit de Zuiderzeelijngelden. De naburige overweg Barnahüs zou moeten worden ondertunneld. Door dit te combineren met het station kan een volwaardige onderdoorgang worden gemaakt, zodat de nieuwbouwwijk beter ontsloten wordt. Is de minister bereid hieraan bij te dragen?

Van het noorden naar het oosten komen wij langs Staphorst. Wanneer komt er een station in Staphorst? Dit station kan rekenen op ongeveer 1800 in- en uitstappers per dag. Ook wordt al jaren gesproken over de verplaatsing van de afslag bij Staphorst op de A28. De gemeenteraad wil een deel van de huidige afslag voorlopig behouden. Wat zijn de bezwaren van de minister daartegen? Is de minister bereid met Staphorst te praten over een anderhalfvariant met een nieuwe, meer zuidelijke afslag, als de afslagen te dicht bij elkaar zouden komen?

Wij komen in de buurt van Enschede. Wat zijn de plannen voor de spoorlijn Zwolle-Almere-Enschede? Deze lijn is het onderwerp van een prioritair project, maar in de gebiedsgerichte uitwerking staat dat er misschien geen geld voor is. De ChristenUnie-fractie stelt voor, Zwolle-Almelo te elektrificeren en inhaalsporen aan te leggen. Nu de lijn bij Nijverdal toch op de schop gaat, zou het goed zijn als quick wins en overlastgevende

maatregelen al voor 2013 worden genomen, zodat reizigers niet jaren met overlast zitten. Als de traverse klaar is, hebben zij wel een beter treinproduct. Ik verzoek de bewindslieden, de resterende verbeteringen mee te nemen in een integraal project met de opwaardering rondom de N35. Daarnaast zou de ChristenUnie graag zo snel mogelijk doorgaande treinen zien naar Gronau, maar de discussie over grensoverschrijdend verkeer zullen wij nog voeren.

Ik heb nog een aantal opmerkingen over Hart voor Dieren en Ede. Wat betreft Hart voor Dieren sluit ik mij aan bij de woorden van de CDA-fractie. Is de minister in het kader van toekomstvast goederenvervoer bereid hier dan ook meteen inhaalsporen aan te leggen?

Hoe staat met het project Ede verdiept? Graag krijg ik vandaag van de minister de toezegging dat de gereserveerde 40 mln. definitief naar dit project gaat. Ook geeft een enorme impuls voor deze stad. Het aantal perrons blijft gelijk, terwijl de frequenties op dat lijngedeelte toenemen. Zou het niet verstandiger zijn om met provincie en gemeente te onderzoeken of het aantal perrons meteen toekomstvast kan warden gemaakt?

Dan kom ik te spreken over de lJsselbrug en het spoor naar Deventer. De minister heeft toegezegd oplossingen te zoeken voor het reistijdverlies van acht minuten bij de IJsselbrug. Is hij bereid binnen een halfjaar de Kamer hierover te informeren? De ChristenUnie-fractie vindt dat dit capaciteitsprobleem echt opgelost moet zijn voor de opening van de Hanzelijn. Het spoor naar Deventer is niet gedecentraliseerd en valt evenmin onder de 4,5 mld. van de minister. Toch bestaan voor dit soort lijnen ook wensen: nieuwe stations in Deventer-Noord en Zwolle-Zuid en een spoorverdubbeling tussen Deventer en Olst. Wij komen nog te spreken over die stations, maar welke plannen heeft de minister voor dit soort lijnen van het kernnet?

Vervolgens wil ik het hebben over de Randstad. Vanavond praat Enkhuizen over haar bijdrage aan de N23. De ChristenUnie-fractie roept de minister op om snel een besluit te nemen. Zijn de bewindslieden bereid wellicht in combinatie met de lJsselmeerplannen te zoeken naar een oplossing voor de resterende bottleneck tussen Broekerhaven en de Houtribdijk?

OV SAAL is een mooi regionaal ov-pakket voor Amsterdam, maar over de Zuidtangent en de Amstelveenlijn moet nog bestuurlijk overleg plaatsvinden. Hoe wordt dat gefinancierd? De ChristenUnie-fractie wil dat de Noord/Zuidlijn straks niet stopt bij Buitenveldert, maar doorrijdt naar Amstelveen en van daaruit liefst ook meteen naar Westwijk of Schiphol-Oost. Ik verwacht volgend jaar een opname in de planstudietabel. Kan daarbij dan meteen aandacht geschonken worden aan de kruising met de A9 en de Zuidtangent? Deze nieuwe ov-knoop biedt veel kansen, maar vraagt ook om een slimme inpassing. De ChristenUnie-fractie heeft gevraagd de mogelijkheden voor een ov-tunnel bij Amstelveen te onderzoeken, naast de geplande autotunnel. De minister kiest hier niet voor,

maar zo wordt "vertramming" van de Zuidtangent in de toekomst vrijwel onmogelijk, want trams kunnen niet over de snelweg. Een ov-tunnel kost 95 mln. Is de minister bereid met gemeenten en stadsregio hierover te praten, teneinde deze wel toekomstvaste oplossing toch te realiseren? En is tempo nodig; er moeten op korte termijn maatregelen komen voor OV SAAL. Kan de minister toezeggen dat de inhaling bij Almere Poort snel kan warden gerealiseerd? In het kader van vaart in OV SAAL moet wat de ChristenUnie-fractie betreft ook vaart worden gemaakt met de vernieuwing van de Wilhelminasluis. Mogen wij ervan uitgaan dat in 2009 de knoop wordt doorgehakt?

Daarmee kom ik bij de stadsregio Rotterdam. De A4 met vaart, in combinatie met de Wet tunnelveiligheid, die twee maanden geleden nog werd opgevoerd, blijkt niet zo'n probleem te zijn. De mogelijke vertraging duurt niet enkele jaren, maar 14 tot 20 maanden. Ik vraag de minister in te gaan op de waarschuwing in de second opinion dat juist het niet meenemen van deze variant in de procedure wellicht tot extra vertraging leidt als gevolg van bezwaarprocedures en de weging van de vaartvariant door de Commissie voor de MER.

De mogelijkheden van de A40-zuid worden nu onderzocht in het kader van de MIRT-verkenning regio Rotterdam. Ondertussen bouwt Spijkenisse wel ruim 3000 woningen, waardoor de mobiliteitsproblemen verder toenemen. Dit moet in de toekomst echt anders. Gaat de snelwegbus dan ook deel uitmaken van de MIRT-verkenning regio Rottendam? Dat is wat breder als de huidige proeven?

In de regio Haaglanden zie ik bij de mobiliteitsprojecten voor de Zuidplaspolder geen ov-projecten. Hoe zit dat? Er bestaan namelijk verschillende lightrailplannen. Ik lees wel het een en ander over de Rijnlandroute, maar de financiering van de RijnGouwelijn-West is ook nog niet helemaal rond. Wordt ook hierover in 2009 een besluit genomen?

Wat betreft de Ring Utrecht, met de snelwegen, sluit ik me aan bij het verhaal van mevrouw Roefs.

De minister wil deze week de Maliebaanspoorlijn sluiten; dat is ook bij Utrecht. Deze route kunnen wij beter beschikbaar houd als omleidingsroute voor goederentreinen. De ontsporing bij Amsterdam Centraal heeft het belang van dit soort omleidingen aangetoond. Er komen nu dive-unders voor de treinen uit Den Bosch die nu kruisen met de trein uit Arnhem. Het moet toch mogelijk zijn om ook hieraan een dive-under richting de Maliebaan te koppelen? Klopt mijn informatie dat ook afkoppeling met het spoor naar Arnhem wordt onderzocht om kosten te besparen voor de Uithoftram?

Wat Zuid-Nederland betreft, zijn wij blij met de overeenstemmingen en de projecten die inmiddels in gang zijn gezet bij de N57, Sluiskil en de ring bij Eindhoven. Voor dat deel van Brabant gaat de ChristenUnie voor de hoge ambitie van de spoorsector uit het programma Hoogfrequent spoorvervoer. Ook is wat ons betreft inclusief een hoogfrequente snelle trein van Den Haag naar Eindhoven via de HSL-Zuid. Volgens de minister kan dit niet

vanwege de exclusieve rechten van HSA en NS, maan zij zouden toch een onderlinge exploitatieovereenkomst kunnen sluiten zoals ook gebeurt bij sommige grensoverschrijdende lijnen?

Ik kom bij de combinatie van de A27 met een spoorlijn. De audit voor de spoorlijn Utrecht-Breda is opgeleverd. Ik dank de minister voor de uitvoering van onze motie op dit punt. Ik concludeer dat de spoorlijn een hogere vervoerwaarde dan de Hanzelijn heeft en ruim 700 mln. goedkoper is bij gelijktijdige aanleg met de verbreding van de A27. Die spoorlijn is dus kansrijk. Daarom zouden wij erg graag verder onderzoek willen. Ik zou de terminologie van de heen Koopmans willen overnemen: ik zou dat graag willen, maar eigenlijk eis ik dat. Ik snap dat de minister met een forse investering zit en geen vertraging wil. Maar als wij nu verder onderzoeken, kunnen wij in 2010 een goed besluit nemen. Ik denk daarbij juist aan de ideevorming bij Elverding: je moet aan de voorkant goed overdenken wat alle alternatieven zijn. Ik heb een notitie op dat punt opgesteld met een aantal vragen. Ik hoop dat de minister voor de tweede termijn kans ziet om er ook een aantal antwoorden op te geven. Ik zou de notitie graag aan u, aan de minister en aan de leden van de commissie willen overhandigen.

Ik kom bij station Maarheeze. De ruimtelijke procedures blijken nu geen probleem te zijn, maar ineens is er het wisselprobleem, zo schrijft de minister. Waarom is dat nu pas bekend en moest het antwoord op de Kamervragen zo lang duren? Er wordt gesproken over een veiligheidsprobleem, maar ik zou niet inzien welk probleem dat is. Wat de ChristenUnie betreft, kan dat station gewoon in 2009 open, want dat draagt dan ook nog eens bij aan de bestrijding van de files op de A2.

Tot slot kom ik bij het ERTMS. Wij hebben een heel lange brief ontvangen, maar hierin staat niet de toegezegde informatie over Utrecht-Amsterdam. Wat het werkelijke probleem met het ERTMS is, wordt in de brief niet duidelijk. Dat er verschillende softwareversies zijn, maakt niets uit voor de installatie van de hardware. De heer Roemer heeft er al zeer behartigenswaardige woorden over gesproken. Ik ben blij dat de minister inziet dat er meer zicht moet komen op maatschappelijke kosten en baten, maar dat dan toch eerder dan in 2010 moeten kunnen. Het goedkoopst is het snel ombouwen van het materieel. Ik roep de minister op, uiterlijk in 2010 te starten met de materieelombouw en hierover dit voorjaar een besluit te nemen.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Ik maak straks ook een rondje door Nederland, alhoewel wat korter, want ik heb minder tijd. Ik wil beginnen met een punt dat andere Kamerleden ook hebben gemaakt, namelijk de kilometerprijs. De minister wil de kilometerprijs via een gevoeligheidsanalyse meenemen in de planstudies. Dat betekent dat eerst wordt gemeten wat het effect van nieuwe en verbrede wegen is op de files en de

bereikbaarheid. Daarna wordt pas gekeken welke effecten het heeft op bijvoorbeeld het milieu. Dit gaat in tegen het advies van de commissie MER, die aangeeft dat de referentie mede gebaseerd moet zijn op de effecten van de introductie van de kilometerprijs. Andere woordvoerders hebben het al gezegd: als wij dat al zouden meetellen, zou je bepaalde wegprojecten kunnen voorkomen. Het is de inzet van D66 helemaal niet om de spoedwet verbreding of de Tracéwet te hinderen; wij zijn over het algemeen voor die wet. Maar als wij verder in de toekomst kijken en zien dat door de kilometerheffing minder bewegingen op die weg zullen plaatsvinden, kunnen wij dat geld anders alloceren. Dat is ons veel waard. Daarom zou ik graag willen dat deze minister zijn rekenmethode en de volgorde der dingen omkeert. Het is goed voor het milieu en ook goed voor de belastingbetaler dat de euro's worden uitgegeven voor die trajecten die dat het hoogst nodig hebben.

Er worden behoorlijk wat doorsnijdingen aangekondigd die effect hebben op natuurgebieden zoals de Ecologische Hoofdstructuur, Natura 2000-gebieden en de Nationale Landschappen. Wij hebben daar voorbeelden van gezien. Nu gaat het ook weer over Utrecht, Amelisweerd en dilemma's die rond Amersfoort spelen. 2018, het jaar waarin de Ecologische Hoofdstructuur moet zijn gerealiseerd, komt steeds dichterbij. De minister van LNV zit hier niet aan tafel en dat hoeft ook nog niet onmiddellijk, maar de tijdsspanne waarin wij de Ecologische Hoofdstructuur gaan realiseren, wordt steeds korter. Het is van groot belang dat wij bij deze begroting niet allerlei keuzen gaan maken waarvan de minister van Landbouw en vooral van Natuur straks zeer veel last gaat krijgen. In het afwegingskader van de minister wordt erg weinig rekening gehouden met de natuur. Ik spreek daarop vooral de minister van VROM aan, die misschien wat dichter bij de minister van Natuur staat. Hoe wil zij de weging in de komende jaren vormgeven, zeker in het licht van de totstandkoming van de Ecologische Hoofdstructuur? Nogmaals, 2018 komt steeds dichterbij en de Ecologische Hoofdstructuur ligt op allerlei punten achter in de realisering. Dat heeft ook met andere zaken te maken, maar als wij nu aan de slag gaan met wegenprojecten, komt de realisering steeds meer in de knel. Wat wil de minister van VROM extra doen om ervoor te zorgen dat wij daar niet in de problemen komen?

Het totale budget voor de doortrekking van de A15 is geraamd op 750 mln. en dat blijkt onvoldoende. Er wordt over gesproken dat een van de financieringsvarianten zou kunnen zijn dat er op de Plijroute in Arnhem tol wordt geheven. Dat zou een slecht effect hebben op bijvoorbeeld het sluipverkeer door Arnhem. Wordt de tolvariant, die nog rond gonst, nog steeds als serieuze optie gezien? De heer De Krom zei dat er een tunnel zou moeten komen onder het Pannerdensch Kanaal. Wij sluiten ons daar van harte bij aan, dat moet gebeuren. Enkele jaren geleden is de Betuwelijn met een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal aangelegd en het zou vreemd zijn als de A15 er als brug naast zou komen te liggen.

Wij hebben grote vraagtekens bij de nieuwe N18/A18. Er wordt gezegd dat de noodzaak wordt ingegeven door de verkeersveiligheid. Zou dat echter niet kunnen worden opgelost met extra maatregelen op de bestaande infrastructuur. Is een nieuwe weg echt zo noodzakelijk? Worden de andere varianten wel echt bekeken?

Veel fracties hebben gesproken over Hart van Dieren. Er ligt nog iets meer dan 50 mln. op de plank. Het geld is nog niet aan andere doelen besteed en wij vinden wel dat het daar in de toekomst aan besteed zou moeten worden. Ik koppel dat aan het volgende. Station Arnhem is inmiddels afgebroken en er ligt nu een probleem van 55 mln. Het is nog niet volkomen duidelijk hoe de gemeente en het Rijk dit probleem gaan oplossen. Kloppen de geruchten die in Gelderland rondgaan, dat het departement de 50 mln. van Hart van Dieren wil inzetten voor Arnhem? Dat zou niet fair zijn naar Dieren. Ik wil graag een ontkenning van de minister.

Mijn volgende punt is de spoorzone Ede. Nog los van de vraag of dit project gesteund zou moeten worden, vraagt de provincie 30 mln. Zij wil 40 mln. van de rijksmiddelen hebben en er is slechts 24 mln. toegezegd. Klopt dat? Wil de minister de provincie daarin tegemoetkomen?

Bij Zutphen ontbreekt een klein stukje bocht in de rails, waardoor geen rechtstreekse verbinding tussen Arnhem en Apeldoorn mogelijk is: de Emperbocht. De provincie Gelderland onderzoekt, na een statenbreed aangenomen motie van de D66-fractie aldaar, de haalbaarheid van de Emperbocht. Hoe wil de minister dat ondersteunen?

De goede inpassing van de verbreding van de A50 bij Renkum is van groot belang. Een sterk neerwaartse bijstelling van het budget heeft zeer negatieve gevolgen voor het geluid en voor andere milieuaspecten. Hoe biedt de minister het hoofd aan die problemen?

In het oosten van het land zijn er goede ontwikkelingen rond de proef met het nachtnet naar Brabant. Wij zouden graag zien dat deze wordt uitgebreid naar Arnhem en Nijmegen. Wil de minister dat ondersteunen? Wat kan hij daaraan doen?

Wij hebben bij de behandeling van de begroting al gevraagd hoe het nu precies zit met de Zuiderzeelijn, waar wij in de huidige situatie net als de minister geen voorstander van zijn, omdat deze onrendabel is. Wij hebben wel altijd gezegd dat Nederland moet opletten of Duitsland en Scandinavië veranderen van opvatting over een hsl-verbinding. De minister heeft in het begrotingsdebat toegezegd dat hij deze landen met enige regelmaat zal vragen naar hun standpunt. Los van die passieve houding is het echter van belang dat de minister ervoor zorgt dat internationale hsl-verbindingen worden aangemoedigd in Europa. Ze zijn vaak een uitstekend alternatief voor luchtvaart. Ik ben tegen de Zuiderzeelijn in de huidige vorm, maar ik vind het wel van belang dat de minister meer proactief is in Europa.

De SP-fractie heeft al aandacht gevraagd voor de verbinding van noord naar zuid. De D66-fractie sluit zich daarbij aan. Er is een aantal obstakels en het zou goed zijn als die

obstakels -- die zitten met name bij Nijmegen -- uit de weg worden geruimd.

Ik maak enkele opmerkingen over Utrecht. Er worden ongelooflijk veel woningbouwopgaves neergelegd, maar een integrale afweging tussen ov en fiets ontbreekt eigenlijk. Ook als meer binnenstedelijk moet worden gebouwd, zijn er te weinig ov-netwerken en fietsverbindingen om dat op te vangen. Door anderen is al gesproken over het doorkruizen van de wijk Leidsche Rijn. Mijn fractie is daar groot tegenstander van. Ook is zij er nog niet volledig van overtuigd over de aantasting van Amelisweerd -- D66 heeft daar een belangrijke historie mee -- noodzakelijk is. Ik sluit mij op dit punt aan bij de vragen die daar door andere fracties over zijn gesteld. Ik moet wel net als in veel voorgaande debatten constateren dat door het te laat tot stand komen van het ov in Leidsche Rijn -- veel bewoners daar hebben al een tweede auto om dat op te vangen -- achter de feiten wordt aangelopen.

Er wordt overwogen om in Rijnwoude een ongelijkvloerse aansluiting te realiseren met de N11. Nu ook dar vele miljoenen in de hsl-tunnel zijn gestoken, is het gek dat door die toepassing mogelijk het landschap toch weer wordt ontsierd. Is dat wel verstandig? En is het verstandig om de N207 te verbreden? Is het niet beter om de problemen die daar spelen het hoofd te bieden door de huidige N209 te verbreden en mogelijk te voorzien van een tunnel?

De D66-fractie heeft Kamervragen gesteld over Leiderdorp. Er liggen plannen voor een nieuwe vestiging van Ikea bij de A4. Uit ervaring weten wij dat zo'n vestiging consequenties heeft voor de doorstroom op het wegennet. Op welke wijze wordt er rondom de planvorming voor de verbreding van de A4 al rekening gehouden met Ikea?

Wat de noordvleugel van Almere betreft, ben ik een groot voorstander van de IJmeerbrug. Als het gaat om Almere, zou ik ook willen kijken naar het doortrekken van de metrolijn naar Purmerend, Uithoorn en Aalsmeer. In hoeverre kan de minister daar vanuit zijn perspectief al iets over zeggen? Haarlem en Kennemerland worden vaak vergeten als het gaat over de noordvleugel, ook wat betreft de lightrailverbinding. Haarlem en bijvoorbeeld ook Velsen zijn zeer geïnteresseerd om die daar ook naar door te trekken. Hoe wil de minister hen tegemoetkomen?

Mijn volgende punt betreft de motie-Van Oudenallen over de tweede zeesluis bij IJmuiden. Ik ben daar iets minder negatief over, omdat op deze manier, zeker in samenwerking met Amsterdam en Rotterdam, tot een betere ontsluiting van de zee gekomen kan worden. Ik ben daar onlangs nog op werkbezoek geweest en de Amsterdamse haven is veel minder een "kleintje" dan in het maatschappelijk debat wordt gezien.

Ik sluit mij aan bij de woorden van de VVD-fractie over het aquaduct bij Steenbergen. Het zou ook ons een lief ding waard zijn als dat er kwam.

Wat betreft de A4 Midden-Delfland zien wij nog steeds niet dat er echt schot in zit. Wij vinden het belangrijk dat de minister de knoop doorhakt om ervoor te zorgen dat die er gewoon niet komt en dat de oplossing vooral gezocht gaat worden in verbreding van de A13

of de A13-A16.

In de begroting van Verkeer en Waterstaat heeft de staatssecretaris aangegeven dat zij nog geen keuze heeft gemaakt wat betreft de bevindingen van de commissie-Veerman. Dan gaat het met name om het ophogen van het IJsselmeer. Afgelopen weekend waren er berichten dat de staatssecretaris al gekozen heeft voor die ophoging. Dat zouden wij onverstandig vinden en vooral te vroeg, aangezien wij nog niet kunnen inschatten of ophoging echt een oplossing biedt. Ik hoop dan ook dat de staatssecretaris mij gerust kan stellen, in die zin dat zij zal melden dat zij er nog open in zit en dat er nog heel veel onderzoek naar moet worden gedaan zodat die drastische keuze nog niet aan de orde is.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Er staat veel goeds in de nu voorliggende mobiliteitsplannen van het kabinet, zoals die zijn opgenomen in het fraaie MIRT-projectenboek. Zo houdt het kabinet stevig vast aan de inhaaloperatie voor het achterstallig onderhoud aan vaarwegen. In 2016 zal deze achterstand volledig zijn ingelopen. Een belangrijk punt waaraan mijn fractie in het verleden veel aandacht heeft geschonken. Er valt natuurlijk nog wel het nodige te wensen. Wij zijn er immers nog lang niet. Niet alleen als het gaat om vaarwegen maar ook als het gaat om knelpunten bij spoorwegen en autowegen, die er niet alleen binnen de Randstad zijn maar ook daarbuiten. Het is duidelijk dat infrastructurele investeringen in de Randstad veel prioriteit krijgen. Terecht. Maar buiten de Randstad slibt infrastructuur momenteel ook in snel tempo dicht. Uit de cijfers van Rijkswaterstaat blijkt glashelder dat de files buiten de Randstad thans harder groeien dan daarbinnen. Dat zal voorlopig ook niet veranderen nu steeds meer mensen buiten de Randstad gaan wonen en daarbinnen blijven werken. Ook steeds meer bedrijvigheid verplaatst zich naar buiten de Randstad, vooral ook naar Oost-Nederland. Een van de symptomen daarvan is bijvoorbeeld dat het autobezit in onder meer Gelderland en Overijssel veel sterker is toegenomen dan landelijk het geval is. Maar wordt daarmee ook gerekend? Mijn beeld is dat infrastructurele investeringen buiten de Randstad heel stevig na-ijlen op deze cijfers. Dat is juist daarom erg jammer, omdat de mobiliteitsproblematiek in deze regio's nog min of meer oplosbaar is, met relatief veel minder geld. Is hiervoor oog en kunnen wij op termijn een zekere herijking verwachten, gelet op het feit dat de investeringen buiten de Randstad geen gelijke tred houden met de groeiende problemen? Ik noem een concreet voorbeeld: tussen 2001 en 2007 is het aantal auto's in Gelderland met 43% gestegen. De totale weglengte in Gelderland groeide in diezelfde periode met nog geen 3%. Wil de minister hierop eens reflecteren?

Ik heb al een compliment gemaakt voor het wegwerken van het achterstallig onderhoud bij de vaarwegen. Het is naar de mening van mijn fractie vervolgens zaak om over te gaan tot het zo veel mogelijk opheffen van de vele knelpunten die er op dit terrein

nog zijn. Het Centraal Overleg Vaarwegen heeft een aantal prioritaire projecten geselecteerd, die onder meer betrekking hebben op de bevaarbaarheid van de Waal, verruiming van de Maasroute, nieuwbouw van een aantal sluiskolken, maar ook de verruiming van de routes Amsterdam-Delfzijl, Arnhem-Hengelo en Veghel-Eindhoven. Allemaal belangrijke projecten die een impuls kunnen geven aan het vervoer over water. Welke ruimte kent het MIRT om hier versnelling in aan te brengen?

Ik spreek hier over versnelling, maar feitelijk is dat enigszins versluierend, want ten aanzien van een aantal projecten gaat het simpelweg om het uitvoeren van regulier onderhoud dat thans min of meer wordt weggeschoten. Het "normale" onderhoud aan sluizen op de Maas, het Amsterdam-Rijnkanaal, de Twentekanalen en dergelijke kan niet geheel plaatsvinden in 2009. Bij de behandeling van de begroting is dit ook al aan de orde geweest, maar ik wil er nu toch nog eens nadrukkelijk de vinger bij leggen. Een aantal jaren geleden hebben wij uitdrukkelijk gekozen voor beleid waarbij wij achterstanden in regulier onderhoud niet langer meer laten oplopen. Graag duidelijkheid hierover.

Het COV heeft voorts becijferd dat er bij de natte waterstaat in 2009 en 2010 tenminste voor 150 mln. tot 250 mln. versnelling mogelijk is. Is dit juist en wil de minister deze mogelijkheden benutten? Hiermee zouden bijvoorbeeld een aantal renovaties van sluiscomplexen kunnen worden uitgevoerd, zoals ten aanzien van de Twentekanalen en de Brabantse kanalen. Klopt het dat de minister bij de Voorjaarsnota met een lijst komt van niet alleen weginfrastructuurprojecten die voor versnelling in aanmerking komen, maar ook van versnellingsprojecten van vaarwegen die daarop betrekking hebben?

Dan kom ik weer op de wegen. De noodzaak van het oplossen van de bestaande mobiliteitsproblemen in de regio Amsterdam-Almere is evident. Er liggen daarvoor concrete plannen die behoren bij de weguitbreiding van de A1, de A6 en de A9. Dit is een variant die mijn fractie expliciet steunt. De Commissie MER heeft kenbaar gemaakt dat er ook een referentiesituatie moet worden gemaakt waarbij rekening wordt gehouden met de kilometerbeprijzing. Op zichzelf is dat allemaal goed en nuttig, maar wordt uitgesloten dat hierdoor nieuwe vertragingen zullen ontstaan? De geplande weguitbreiding is immers keihard nodig, los van allerlei ambitieuze plannen.

De **voorzitter**: U heeft nog vijf minuten, mijnheer Van der Staaij.

**

De heer **De Krom** (VVD): Het is een van beide: of je betrekt de doorrekening van de kilometerprijs overal bij, of niet. In het NSL is deze overal bij betrokken. Dan ligt het in de rede om deze ook te betrekking bij het doorrekenen van alle tracébesluiten of -voorstellen, want anders klopt het een niet met het ander. Wat bedoelt de heer Van der Staaij als hij zegt

dat het een en ander niet tot vertraging mag leiden? Als het wel tot vertraging leidt, welke conclusie trekt hij dan daaruit?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik meen dat de VVD-fractie ook altijd erg beducht is op vertraging van projecten die hoe dan ook geen dubbeltje op zijn kant zijn en waarbij je je afvraagt of het nou wel of niet nodig is wat wij hier doen dan wel of het ook anders kan. Het gaat dan echt om het oplossen van een belangrijk knelpunt. Daarom spreek ik mijn zorg uit: wij krijgen hierdoor toch geen nieuwe vertraging?

De heer **De Krom** (VVD): De VVD wil die hele kilometerbeprijzing niet, niet alleen omdat die dit soort effecten heeft, maar ook omdat de optie van tol overal is weggevallen. Mijn vraag aan u, voorstander van de kilometerheffing, was echter de volgende. Als het dat effect wel heeft, wat vindt u dan dat er moet gebeuren?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik ben inderdaad voorstander van Anders betalen voor mobiliteit. Ik vind het ook logisch dat je niet blind uitgaat van alle plannen die er liggen, maar dat je de consequenties daarvan bekijkt. De oplossing van belangrijke knelpunten moet echter niet tot vertragingen leiden.

De **voorzitter**: De heer De Krom mag nog een laatste keer interrumperen, omdat hij behalve op dit punt nog geen interrupties heeft gepleegd.
**

De heer **De Krom** (VVD): Bij de A9 is dus al sprake van vertraging, omdat de virtuele effecten, de virtuele opbrengsten van de kilometerheffing, niet erbij waren betrokken. Wat is nu uw voorstel, mijnheer Van der Staaij?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Mijn voorstel is om alle mogelijke spoed te betrachten bij de oplossing van die knelpunten. Aangezien de VVD-fractie in het verleden onder andere voorwaarden ook wel wat zag in de plannen voor kilometerheffing, is het nu te gemakkelijk om te zeggen: laten wij verder maar van elke innovatie afzien, omdat iets anders tot extra vertraging kan leiden. Dat is het andere uiterste, waar ik ook niets voor voel. Wij moeten wel voorkomen dat nieuwe vertragingen kunnen optreden. De grootst mogelijke spoed moet worden betracht. Het is een onderstreping van de urgentie, die heel concreet is gekoppeld aan dit belangrijke knelpunt.

Voorzitter. Een stevig deel van de A27 vormt een knelpunt, maar ik wil nu spreken over de brug over de Merwede. De voorkeur van de minister gaat ernaar uit de aanpak van

dit knelpunt te financieren door middel van tolheffing. Wij vinden zoiets niet geheel logisch, omdat het buiten kijf staat dat dit knelpunt relatief tot zeer hoge economische kosten leidt. Waarom wordt dan gekozen voor tolheffing in plaats van voor volledige financiering door het Rijk? In een brief van oktober 2006 heeft minister Peijs overigens nog gesuggereerd dat het traject tussen de verzorgingsplaats Scheiwijk en de aansluiting met Werkendam, waaronder de Merwedebrug, wellicht eerder zou kunnen worden opgepakt. Dat zou dan impliceren dat het knelpunt van de Merwedebrug in 2014 zou zijn opgelost. De gedachte van minister Peijs betekende een versnelling van vier jaar. In hoeverre is dit nog een serieuze optie?

Dan kom ik op een paar punten waarbij ik mij kortheidshalve bij de opmerkingen van mijn collega's aansluit. Bij de Rijnlandroute gaat de integrale benadering van woningbouw en infrastructuur niet goed. Is er een oplossing voor de financiële flessenhals die hierbij aan de orde lijkt te zijn? Wij hebben begrip voor de financiële problemen die door de gemeenten Leiderdorp en Zoeterwoude zijn gepresenteerd als gevolg van de vernietiging van de besluiten over de verbreding van de A4. Kan het Rijk hierbij de helpende hand bieden?

Er wordt gestudeerd op de bereikbaarheidsproblemen bij Arnhem en Nijmegen. In dit kader wordt in het projectenboek aandacht besteed aan de regio van Wageningen, Ede, Rhenen en Veenendaal (WERV), die zich ontwikkelt tot een belangrijk economisch kerngebied. Wij horen dat er in toenemende mate sprake is van een fileprobleem bij de Rijnbrug bij Rhenen. Is daar ook perspectief op een oplossing?

Inmiddels zijn de nodige varianten gepresenteerd voor nieuwe snelwegen rond Utrecht. Het is prematuur om er al van alles over te roepen, maar wel is duidelijk dat het om plannen gaat die de nodige onrust bij bewoners van wijken heeft opgeroepen. Zij zeggen: het zal toch niet zo zijn dat wij eerst worden gelokt naar wijken aan de rand van steden, omdat daar nog rust en ruimte is, zodat men een zekere verkeersdruk kan ontvluchten, om vervolgens met een nieuwe verkeersproblematiek in aanraking te komen? Ik neem aan dat bij deze besluitvormingsprocedure in het bijzonder oog is voor de zorgen van deze mensen.

Wij zijn blij dat de besluitvorming over een aantal slepende Zeeuwse projecten lijkt te zijn afgerond, te weten de N57 en de befaamde tunnel bij Sluiskil. Het lijkt erop dat die tunnel in 2014 gereed zou kunnen zijn. Wij hopen dat hier voortvarend aan wordt gewerkt. Het heeft zo lang op zich laten wachten dat nieuwe complicaties geen roet in het eten moeten gooien.

Het spoorvervoer is voor een deel gecentraliseerd. Wij krijgen regelmatig zorgwekkende signalen over de veiligheid bij spoorwegovergangen. Er wordt al geruime tijd de vinger gelegd bij de zeer trage beveiliging van de Valleilijn. Al meer dan twee jaar wordt hier gesproken over het sluiten of beveiligen van onveilige overwegen, maar zonder reëel resultaat. Het gaat om een traject met meer dan 50 overwegen, waarvan er een aantal volstrekt onbeveiligd zijn, bijvoorbeeld tussen Barneveld en Amersfoort. Dat wringt vooral omdat er tegenwoordig acht treinen per uur op dit traject rijden. Bij een onbeveiligde

overgang, waar soms zelfs geen lampen aanwezig zijn, wordt het risico op een aanrijding daardoor verdubbeld. Het is toch onaanvaardbaar dat zich op dergelijke drukke trajecten volstrekt onbeveiligde overwegen bevinden en het zelfs niet mogelijk wordt geacht om waarschuwingslichten te plaatsen? Staat dit niet haaks op het beleid? Ik weet dat dit in belangrijke mate een regionale verantwoordelijkheid is, maar ik vind dit een zodanig opvallende situatie dat ik de bewindslieden vraag om te bevorderen dat hiervoor een oplossing wordt geboden.

Tot slot van dit rondje Nederland in één minuut een opmerking over de spelregels van het MIRT. De financiële middelen voor bundeling en intensivering van verstedelijking komen doorgaans uit de Nota Ruimte. Hiervoor is slechts budget beschikbaar gesteld tot 2012, terwijl het infrastructuurbudget via het Infrastructuurfonds al tot 2020 is vastgelegd. Collega's wezen er ook al op dat voor ruimtelijke projecten dus een onvoldoende langetermijnperspectief wordt geboden. Wij vragen of er oog voor is om de oplossingen synchroon te laten lopen, zoals mevrouw Vermeij ook vroeg.

De **voorzitter**: Alvorens over te gaan tot de schorsing, merk ik op dat de Kamer voor de eerste termijn 3 uur en 26 minuten had gepland, maar dat hiervoor 3 uur en 55 minuten is gebruikt. Dat vind ik voorwaar een prestatie. Dat betekent dat de bewindspersonen gezamenlijk 3 uur en 55 minuten hebben. Ik laat het hun over hoe zij de tijd verdelen voor hun eerste termijn

**

De vergadering wordt van 15.45 uur tot 16.00 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de minister van Verkeer en Waterstaat. Hij zal een algemene introductie geven van circa twintig minuten. Ik stel voor dat er niet geïnterrumpeerd wordt, omdat hij zowel in eerste als in tweede termijn danig bevraagd kan worden. Daarna zijn de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM aan het woord. Bij beide bewindslieden kunnen per fractie acht korte interrupties worden geplaatst. Als de interrupties niet kort zijn, dan tel ik deze dubbel.

Tussen 17.00 en 18.00 uur word ik vervangen door de ondervoorzitter, de heer Ten Broeke. Na het antwoord van de bewindslieden wordt de vergadering tien minuten geschorst, opdat de commissieleden zich kunnen beraden op moties. Mocht dat tijdstip liggen tussen 18.00 en 18.30 uur, dan wordt een uur geschorst voor de avondpauze.

Het woord is aan de minister van Verkeer en Waterstaat.

**

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank alle woordvoerders voor de uitvoerige "tours d'Hollande". Alle regio's zijn aan bod geweest, en dat is juist bij dit overleg van het grootste belang. Ik zie er zeer naar uit om de vragen die op mijn beleidsterrein liggen, later vandaag uit en te na door te exerceren met de Kamer. Omdat het MIRT niet alleen voordelen heeft, maar agendatechnisch ook zijn weerbarstigheden kent, is ervoor gekozen om mij de eerste "kapstokrepliek" te laten geven waarin ik op de integraliteit van het MIRT en op een aantal andere zaken inga. Vervolgens zullen de twee ambtsgenoten de hun toekomende vragen beantwoorden. Ten slotte komen wij weer bij mij terug. Zo maken wij er een rondje kabinet van.

Laat ik maar snel met mijn "kapstokspeech" beginnen! De MIRTbehandeling gaat traditiegetrouw over concrete projecten: keuzen, besluiten, maar ook over voortgang, over aanpakken dus. De drang naar zichtbare resultaten die ik bij veel woordvoerders heb gehoord, spreekt mij uiteraard bovengemiddeld aan. Het gaat nu over de voortgang in het afgelopen jaar. Er liggen hierbij vragen voor als "Welke besluiten hebben wij genomen?", "Waar is de schop de grond ingegaan?" en "Welke projecten hebben wij in gebruik kunnen nemen?". Hier zullen wij gedrieën vanmiddag en vanavond in de beantwoording van de concrete projectvragen uitvoerig bij stilstaan. Allereerst ga ik in op een aantal algemene onderwerpen die minister Cramer, staatssecretaris Huizinga en mijzelf aangaan, zoals de voortgang in het afgelopen jaar.

Veel woordvoerders hebben gesproken over Mobiliteit en Ruimte. De MIRT-behandeling gaat nadrukkelijk over de R van Ruimte. De R van Ruimte staat centraal in meerdere opzichten. Wij hebben eerder met elkaar gewisseld dat in het verleden er onvoldoende samenhang was tussen de programma's van de diverse departementen die zich met het ruimtelijke, fysieke domein bezighouden. Dit leidde tot diverse sectorale agenda's, afsprakenkaders et cetera. Hierdoor werden kansen op synergie onvoldoende benut en zagen regio's zich te vaak geconfronteerd met te veel rijksloketten. In het coalitieakkoord heeft het kabinet zich daarom ten doel gesteld, de ruimtelijke projecten in samenhang te bezien met infrastructuur en openbaar vervoer en het MIT te vervangen door een Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, het MIRT. Deze doelen willen wij als bewindspersonen graag realiseren. Wij zijn daarmee een belangrijke stap verder gekomen, maar er moet nog veel gebeuren. Dadelijk kom ik daar graag op terug.

Wat gaat er sowieso meer gebeuren in de komende tijd? In 2009 willen wij in overleg met de regio's komen tot echte gebiedsagenda's waar de diverse sectorale agenda's, afsprakenkaders et cetera in zullen opgaan. Ik zeg tegen de Kamer, maar tegen mevrouw Vermeij in het bijzonder, dat er in 2009 een nadere vervolgstap op het MIRT-spelregelkader komt. Het is van belang dat mobiliteit en ruimte echt bij elkaar horen. Daarom zijn er hier twee commissies en drie bewindslieden aanwezig. Daarom neemt minister Cramer deel aan

de bestuurlijke overleggen met de regio's. Zij neemt deel aan gesprekken waarbij ook EZ en LNV vertegenwoordigd zijn. Hun betrokkenheid zal verder worden uitgebreid bij die zojuist genoemde gebiedsagenda's. Later in mijn verhaal zal ik die gebiedsagenda's toelichten. Je ziet dat die bestuurlijke overleggen steeds integraler worden. Het gaat nu ook over verstedelijking, gebiedsontwikkeling en bedrijventerreinen. Daarom gaan wij verder met een echt MIRTspelregelkader, dat ik gaarne toe wil lichten, en met de gebiedsagenda's die het komend jaar worden uitgewerkt. Mevrouw Cramer zal dit in haar speech nader belichten.

Laat ik met het MIRT-spelregelkader beginnen. Vorige week hebben collega Cramer en ik de Kamer dat spelregelkader toegestuurd. Dit kader heeft vier kenmerken die essentieel zijn voor de besluitvorming in het ruimtelijk fysieke domein. Allereerst behandel ik het betrekken van de markt. Conform de adviezen van de commissie-Ruding moeten creativiteit, ervaring en kennis van marktpartijen worden benut. Mogelijkheden voor financiering en voorfinanciering moeten beter worden opgezocht en gebruikt. Een tweede kenmerk is het integraal afwegen. Er moet een betere balans komen tussen wonen, werken, bereikbaarheid en water en natuur met alle departementen: EZ, LNV, VROM en V en W. Er is inderdaad meer integraliteit nodig als je bedenkt hoe dingen gegaan zijn bij de RijnlandRoute en als je denkt aan de uitdaging van OV SAAL richting Almere met 60.000 woningen. Dit zijn allemaal concrete gevallen waar wij straks nader op ingaan. In het vervolg zullen wij vanaf het begin al die verschillende uitdagingen moeten bezien. Een derde kenmerk is de relatie met de regio, gericht op een gezamenlijk resultaat. Wij werken vanuit draagvlak, of vanuit applaus zoals de heer Koopmans zei. Wij zien allemaal graag uit naar applaus. Wij wachten nog even, maar werken door. Het vierde kenmerk is transparantie. Dat is zeer belangrijk bij het maken van afspraken.

Wat zijn nu de belangrijkste verbeteringen? Vanaf 2009 geldt een spelregelkader, zowel voor nieuwe projecten van VROM als voor nieuwe projecten van Verkeer en Waterstaat. Spelregels voor gebiedsgerichte verkenningen zijn voor knelpunten en problemen, maar ook nadrukkelijk voor de gebiedsopgaven en voor de ambities. Wat kan je bereiken als je alles meer in samenhang doet? In lijn met de kabinetsreactie op het advies van de commissie-Elverding betekent dit ook meer energie, kwaliteit en afweging in de eerste fase, de verkenningsfase. De verkenning zal, à Ia Elverding, maximaal twee jaar duren, maar zal wel heel intensief zijn. Vervolgens zal die een nadrukkelijke voorkeursbeslissing als resultaat hebben. Aan het einde van die intensieve verkenning wordt dan bestuurlijke en politieke verantwoordelijkheid genomen. Daarna gaat er één voorkeursalternatief door naar de tweede fase, de juridische fase van de planuitwerking. Hierdoor wordt de planuitwerking korter en overzichtelijker. Het resultaat van de planuitwerking zal een uitvoeringsbeslissing moeten zijn. Decentrale overheden en andere relevante partijen, de maatschappelijke organisaties en bedrijven, worden beter betrokken.

Marktpartijen worden meer en eerder benaderd en betrokken.

Mevrouw Vermeij heeft vorig jaar terecht gepleit voor invulling van de meer integrale benadering. Ik kan mij de discussie en de gedachtewisseling die wij hier hadden, nog goed herinneren. Ik zeg haar na: het spelregelkader is nog in ontwikkeling, maar er is sinds een jaar geleden wel een belangrijke stap gezet. In lijn met wat mevrouw Vermeij mij vroeg, komt er eind volgend jaar een update op basis van de opgedane ervaringen in projecten en gebieden. Dan komen wij ook met een praktijkgericht handboek, een handleiding voor de toepassing van het nieuwe kader. Belangrijke hoevragen zullen daarin moeten worden beantwoord, bijvoorbeeld de vraag hoe wij meer concreet moeten omgaan met inpassing. Geef het maar eens handen en voeten. Hoe kunnen wij MKBA's op een nieuwe manier gebruiken? Verschillende leden -- ik hoorde het woord "cluster" vallen -- hebben het hierover gehad. Wij zullen de ervaringen gebruiken die wij opdoen bij de implementatie van de adviezen van Elverding. Het MIRT-spelregelkader is een beschrijving van de belangrijkste processtappen die projecten en programma's in het ruimtelijk fysiek domein moeten doorlopen om in aanmerking te komen voor rijksmiddelen. Het kader geeft de vereisten en de noodzakelijke afstemming die voorafgaande aan beslismomenten moet hebben plaatsgevonden. Het kader zelf bevat dus geen beleid. Het is de manier waarop je tot keuzes in je beleid komt. Het richt zich nadrukkelijk op verbetering van de inhoudelijke besluitvorming.

Verschillende leden vroegen wat die spelregels nu voor de regio betekenen. Het heeft mevrouw Cramer, mevrouw Huizinga en mij erg geplezierd dat de regio's zich van begin af aan niet alleen nauw betrokken hebben gezien bij het opstellen van het kader, maar daar ook heel enthousiast op hebben gereageerd. Ik kan mij voorstellen dat de regio's hierop gaan inspelen. Ik wil hen dat natuurlijk niet opleggen; het blijft een eigen keus. Ik merk evenwel dat die integrale benadering en de vanaf volgend jaar meer gebiedsgerichte benadering positief worden ontvangen. De regio Eindhoven noem ik als voorbeeld van het onderop vorm krijgen van de gebiedsgerichte benadering. Ik heb er het volste vertrouwen in dat ook de regio's op basis van een integraal kader hun beslissingen zullen nemen. Ik kom daar bij de update op terug. Ik zal de stand van zaken daarin verwoorden. Ik noemde al zuidoost-Brabant als een belangrijk voorbeeld van waar gebiedsgericht wordt gewerkt. Ook Schiphol-Amsterdam-Almere noem ik als voorbeeld van nieuwe integraliteit.

Cruciaal in het spelregelkader is dat er voortaan gezamenlijk voor één voorkeursalternatief wordt gekozen. Dat is een grote verandering. Die verandering vereist een rechte rug van volksvertegenwoordigers en bestuurders. De heer Koopmans sprak daar al over en zijn woorden waren mij uit het hart gegrepen. Met het spelregelkader hebben minister Cramer en ik een grote stap gezet. Die stap is in afstemming met decentrale overheden gezet en wordt door hen ook gewaardeerd. Collega Cramer en ik hebben een

goed huwelijk, waarin men tevergeefs kan proberen te stoken. Het is een goed huwelijk, gebaseerd op goede huwelijkse voorwaarden. Er wordt niet door vier ministeries in een grote gezamenlijke pot geld gegooid. Zij spannen zich echter wel maximaal in voor en committeren zich aan kansen voor synergie. De ministeries van LNV en EZ sluiten daar op een geschikt moment op aan, bijvoorbeeld na afloop van het ILG, het investeringsbudget landelijk gebied, en na afloop van Topper, de uitvoeringsregeling topprojecten herstructurering bedrijventerreinen. Iedereen die zegt dat het er vier moeten worden, dat iedereen mee moet op het span, heeft daarin gelijk. Die beweging is ook ingezet en wordt verder vervolmaakt.

Evenals de spelregels zijn de gebiedsagenda's bepalend voor de MIRT-besluitvorming. Ik sta daarbij nadrukkelijk aan de lat voor de coördinatie van de gebiedsagenda's. Zoals gezegd, passend in een samenwerkingsverband, zal minister Cramer in haar eerste termijn inhoudelijk ingaan op de gebiedsagenda's. Die agenda's zullen een belangrijke rol spelen in onze behandeling van volgend jaar, maar ook in de komende MIRT-overleggen met de verschillende regio's.

Als ik terugkijk naar de discussie van een jaar geleden -- ik haalde het pleidooi van mevrouw Vermeij toen al aan in relatie tot de integraliteit -- dan is de vraag: waar stonden wij toen en waar staan wij nu? Vorig jaar is nadrukkelijk de term "bewustzijn" toegevoegd aan de drie B’s van bouwen, benutten en beprijzen. Nu al zien wij dat reizigers zich steeds meer bewust worden van alternatieven voor de auto en de spits. Werkgevers en werknemers zoeken meer dan ooit naar creatieve oplossingen. De commissie-De Waal met haar werkstuk en de filevrije dag zijn initiatieven die de bewuste mobiliteitskeuze die iedereen elke dag weer moet kunnen maken en kan maken op de kaart hebben gezet. Het kabinet heeft dit ondersteund door het mobiliteitsmanagement van 100 mln. euro te voorzien, ook in het kader van de beprijzing. In de mobiliteitsaanpak is nog eens 40 mln. aan dit budget toegevoegd.

Vorig jaar waren de commissie-Elverding en de commissie-Ruding nog aan het werk. Nu ligt er, een jaar later, een herziene spoedwet wegverbreding waarin de adviezen van deze commissies zijn verwerkt. Ik benadruk hier nog eens dat die spoedwet echt heel hard nodig is om vaart te krijgen in de besluitvorming. Ik zie er zeer naar uit om op 12 januari hierover met u van gedachten te wisselen. Duidelijkheid over het besluitvormingsregime is van groot belang voor de voortgang. Ik zeg daarbij dat de kredietcrisis een extra reden is om sneller tot uitvoering over te gaan. Deze werkzaamheden kunnen eraan bijdragen dat de economie zoveel mogelijk in beweging wordt gehouden; echt duidelijkheid over die 30 spoedprojecten, echt een tijdpad kunnen inzetten, echt verplichtingen kunnen aangaan richting aannemers zodat zij weten waar zij aan toe zijn en zeker weten dat die bulk werk eraan komt.

Vorig jaar wisten wij dat er tot 2020 ongeveer 4,5 mld. euro nodig zou zijn voor hoogfrequent spoorvervoer; per uur zes intercity’s en maatwerk voor sprinters. Nu is die

dekking geregeld. De planstudies zijn gestart. Vorig jaar was Randstad Urgent nog maar net begonnen. Nu Iaat de eerste jaarrapportage zien dat deze aanpak werkt. Het is een belangrijk middel om de bestuurscultuur met elkaar te veranderen, getuige ook de verhalen van bestuurders niet alleen op de conferentie, maar ook op de dvd van het jaarverslag. Ik ben er trots op -- ik heb het eerder gezegd -- dat alle besluiten die in het programma stonden, zijn gehaald. Ik zeg daar direct bij dat er een klein aantal projecten was waar nadrukkelijk en expliciet een voorbehoud was gemaakt in verband met de uitspraak van de Raad van State oven de luchtkwaliteit. Helaas is het zo dat het voorbehoud in die paar projecten is bewaarheid. Toch zijn alle mijlpalen gehaald die zijn afgesproken. Dat vind ik niet niets. Ik heb ook op de conferentie gezegd dat het nog heel moeilijk zal worden om dat volgend jaar weer te bereiken, maar wij gaan er wel vol voor.

Een greep uit de besluiten van de collega-bestuurders en de betrokken ministers: OV SAAL, A15, Maasvlakte, Vaanplein. Scheveningen Boulevard, nu eens geen vertraging, maar een jaar versnelling in de bouwfase daar. Het door sommigen al genoemde Trekvliettracé; stadshavens Rotterdam; het Climate Change Initiative. En -- ik kijk naar mevrouw Cramer -- natuurlijk de Structuurvisie Randstad 2040 als een zeer belangrijk onderdeel. Op de valreep, geholpen door de deadline van de Randstad Urgent conferentie -- zo werkt dat: die conferentie komt dichterbij en dan merk je dat iedereen erop gebrand is om het nog net voor elkaar te krijgen -- zijn ook besluiten genomen die echt bestuurlijke druk nodig hadden: Leiden Bio Science Park, de door velen genoemde wegverbreding Schiphol-Amsterdam-Almere, Groot Mijdrecht Noord en het container transferium Rotterdam. Dat zijn zichtbare besluiten. Wij hebben ook al zichtbare en tastbare resultaten. Op de A12 zijn de wegwerkers intussen druk aan de gang. In september is gestart met de aanleg van de Tweede Maasvlakte. Ook met de versterking van de Delflandse kust is begonnen. De aanleg van de spoortunnel bij DeIft is gegund aan een aannemer. Ook daar zijn de voorbereidingen in volle gang.

Ik lees dit lijstje van projecten niet voor om ons op de borst te slaan. Ik haal het lijstje hier aan het begin van mijn verhaal naar voren, om aan te tonen dat er niet alleen aI integraal wordt gedacht, maar dat wij ook wel degelijk in staat zijn om over projecten snel te besluiten en om ze snel tot uitvoering te brengen. Ik hoop van ganser harte dat wij een aantal belangrijke stappen zetten naar meer integraliteit. Een belangrijke stap is de MIRT-aanpak. Wij zullen inderdaad, zoals mevrouw Vermeij heeft gevraagd, nog een stap zetten in het volgende jaar. De MIRT-aanpak is een stap naar integraliteit, maar ook de benadering-Elverding, die met de behandeling van de spoedwet hier op 12 januari een belangrijke vervolgstap zal krijgen. Later in 2009 volgt de hele discussie over de vraag hoe je breder met wetgeving omgaat. Wij gaan niet alleen integraler denken, maar combineren dat ook met sneller en zorgvuldiger. Het mooie van Peter Elverding is dat hij aantoonde dat sneller niet

onzorgvuldiger betekent, maar dat je juist door een MIRT-verkenning te doen en vervolgens door te pakken, snelheid en zorgvuldigheid met elkaar kunt verbinden.

Ik ben als coördinerend minister van Randstad Urgent, maar natuurlijk vooral als MIRT-minister, bijzonder gemotiveerd om samen met de collega-bewindslieden door te werken aan die integrale aanpak. Collega Cramer heeft daarin een zeer voorname rol en ik zal daarin samenwerken met staatssecretaris Huizinga vanuit haar portefeuille, met de collega's van LNV en EZ, en met de regionale bestuurders. Wat dat betreft, is dit pas een eerste stap, zij het een erg belangrijke.

Tot zover mijn algemene inleiding, behoudens vragen van de kant van de Kamen denk ik dat het woord nu eventueel zou kunnen zijn aan de collega van VROM.

De **voorzitter**: Dank u wel.

**

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Voorzitter...

De **voorzitter**: Mevrouw Vermeij, ik had aangegeven dat wij in deze ronde geen interrupties doen, omdat de minister straks in het avondprogramma in eerste en tweede termijn weer terugkomt. Dus tenzij u echt een heel nadrukkelijke vraag hebt die voor de rest van belang is...

**

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Ik heb in mijn bijdrage nadrukkelijk stilgestaan bij het spelregelkader en ik ga ervan uit dat de minister daar antwoord op geeft.

De **voorzitter**: Daar komt hij in zijn eerste termijn uitvoerig op terug. Hij heeft in zijn inleiding ook toegezegd daar in detail op in te gaan in zijn beantwoording in eerste termijn.

Ik geef het woord aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Tijdens de bijdragen van de minister van VROM en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat samen mag iedere woordvoerder van de Kamer achtmaal interrumperen. Een interruptie duurt een minuut, waarbij kort en helder wordt geformuleerd. Als er meer tijd nodig is, telt de interruptie voor twee. Het woord is aan minister Cramer.

**

Minister **Cramer**: Voorzitter. Ik zal in de eerste plaats ingaan op het MIRT-spelregelkader. Ik zal een aantal vragen beantwoorden die daarover zijn gesteld. In de tweede plaats ga ik in op de vragen die over de Nota Ruimte zijn gesteld. In de derde plaats ga ik in op de MKBA.

In de vierde plaats zal ik ingaan op de ruimtelijke investeringsagenda in combinatie met de verstedelijkingsagenda. Ten slotte ga ik in de vijfde plaats in op de vele vragen die de Kamer heeft gesteld over specifieke projecten.

De **voorzitter**: De Kamerleden kunnen aan het einde van ieder blok interrumperen.
**

Minister **Cramer**: Ik bied mevrouw Vermeij mijn excuses aan voor het feit dat het MIRT-spelregelkader wat laat is verstuurd. Toch is het beter dat het nog vóór deze bespreking is verstuurd, dan erna. Laten wij het zomaar met elkaar verstaan.

De Kamerleden hebben het stuk over het spelregelkader kunnen lezen. Ik zal het niet samenvatten, maar zeg wel dat een van de hoofdelementen van het kader een aanpak in gebiedsagenda's is. Hieraan werken wij samen met de regio. Wij hebben nadrukkelijk het plan opgevat om in 2009 de gebiedsagenda's dusdanig concreet te hebben, dat wij daarmee integraal ruimtelijk kunnen plannen. Daarom gaan wij nu ook MIRT-verkenningen integraal voorbereiden.

In het MIRT-spelregelkader staat niet zozeer de inhoud als wel het proces centraal. Hiernaar heeft mevrouw Vermeij gevraagd naar aanleiding van het ov dat zou ontbreken. Dit wil uiteraard niet zeggen dat wij niet over inhoud spreken. De inhoud van wat wij in de spelregelkaders vastleggen, is echter in de beleidsnota's verwoord. De uitgangspunten zijn daarin terug te vinden. Deze uitgangspunten zijn de inhoudelijke basis. Stel dat wij spreken over een gebiedsgerichte aanpak en een gebiedsagenda voor een gebied waarin bedrijfsontwikkeling, bedrijventerreinen, verstedelijking en natuur moeten worden gecombineerd. Uiteraard zullen de inhoudelijke punten van alle nota's die hierop betrekking hebben, in de spelregelkaders terechtkomen. Ik denk daarbij aan de aanpak van de bedrijventerreinen, de aanpak van natuurontwikkelingen en het uitgangspunt om spaarzaam om te gaan met ruimte. Dit alles is onderwerp van gesprek als wij met de regio om de tafel zitten. In dit geval bedoel ik met "wij" minister Eurlings, staatssecretaris Huizinga en ikzelf. De ministeries van LNV en EZ en het ministerie voor WWI zijn hierbij ambtelijk vertegenwoordigd. Als andere collega's willen aanschuiven, zijn ook zij uiteraard van harte welkom. Wellicht wordt het dan echter wel een heel grote groep die met de regio's spreekt.

Wij proberen uiteraard een samenhangende programmering tot stand te brengen van alle ruimtelijke investeringen. Wij doen dat niet voor niets, maar willen krachten bundelen, beleid ook inhoudelijk zeer goed afstemmen en een en ander omzetten in praktisch handelen.

De heer Van Heugten vroeg zich af of het allemaal wel voldoende praktisch wordt. Hij vroeg om praktische regels en waarschuwde voor Poolse landdagen en interne bureaucratie.

Volgens hem moeten wij niet de langzaamste slak het tempo laten bepalen. Ik ben het volledig met hem eens, evenals mijn twee collega's. Dit is nu juist onze inzet.

Reagerend op mevrouw Agema zeg ik dat de aanpak samenhangend moet zijn. De essentie hierbij is uiteraard dat wij gecoördineerd, maar wel doelgericht aan het werk zijn. Wij moeten niet eindeloos met elkaar blijven afstemmen en vergaderen. Er moet slagkracht en daadkracht zijn.

Conform hetgeen de commissie-Elverding heeft aanbevolen, zorgen wij er wel voor dat de verkenningsfase zorgvuldig gebeurt. Juist daarin komt de integrale aanpak namelijk heel goed tot zijn recht. Door heldere keuzen voor te leggen, waarbij ook de burger betrokken is, willen wij ervoor zorgen dat wij uiteindelijk een voorkeursbesluit nemen dat leidend is voor de rest van het proces. Met andere woorden, wij hechten er veel waarde aan dat de eerste fase zo gebeurt dat alle aspecten goed en samenhangend op tafel komen. Dat kan ertoe leiden, en dat is eveneens conform de commissie-Elverding, dat in de vervolgstappen de besluitvorming aanzienlijk wordt versneld.

Wij gaan integraal werken, maar dat laat onverlet, zeg ik in antwoord op een vraag van de heer Cramer, dat er natuurlijk ook zaken zijn die wij gewoon sectoraal moeten aanpakken, omdat deze verder helemaal geen integrale uitwerking vergen. Wij kunnen bijvoorbeeld ook eerst integraal aan de slag gaan, waarna iets op een gegeven moment sectoraal kan worden uitgewerkt. Dat hoeven wij dan niet tot het einde toe eindeloos te blijven afstemmen. Praktisch gezien is dat veel handiger. Naar analogie van het adagium van de Nota Ruimte -- centraal wat moet, decentraal wat kan -- hebben wij voor het MIRT een tweede adagium: integraal wat moet, sectoraal wat kan. Dit is mede om te voorkomen dat wij de hele tijd op elkaar moeten wachten. Het is dus gewoon een kwestie van praktisch zijn.

De heer Van Leeuwen stelde eveneens een belangrijke vraag: hoe garanderen wij nu die collectieve waarden? Deze vraag sluit aan bij datgene wat mevrouw Vermeij vroeg, namelijk hoe wij inhoudelijk voor een goede afstemming gaan zorgen. Die collectieve waarden moeten wij garanderen door ervoor te zorgen dat wij in gesprek met de regio telkens de inhoud van ons beleid aan de orde laten komen, zodat datgene wat wij met elkaar willen, ook inhoudelijk gerealiseerd wordt.

De heer Van Leeuwen vroeg ook naar de architectuurnota Een cultuur van ontwerpen. Hij wilde weten hoe deze wordt meegenomen. Ik attendeer hem erop dat er in het MIRT-spelregelkader op verschillende plaatsen staat vermeld dat ontwerpexpertise meegenomen moet worden. Ik wijs op paragraaf 2.3, waarin een formulering hierover staat, evenals in de paragrafen 3.2 en 3.3. Ik kan dit wel allemaal voorlezen, maar ik wil alleen aangeven dat op venschillende plekken die expertise expliciet moet worden gemobiliseerd.

In verband met de vragen die door verschillende leden gesteld zijn over de

betrokkenheid van LNV en EZ, is het van belang om te memoneren dat deze ministeries gewoon aanwezig zijn bij de besprekingen over het MIRT. In deze fase kan de budgettering echter nog niet helemaal afgestemd zijn. Dat heeft ermee te maken dat de budgettering van LNV helemaal gedecentraliseerd is, en dat de EZ-regeling die van belang is voor het MIRT, de Topperregeling, binnenkort afloopt. In het geval van EZ kunnen wij dus bekijken hoe wij daarmee al zo snel mogelijk een betere link kunnen leggen. Bij LNV moeten wij goed puzzelen hoe wij niet zozeer inhoudelijk -- dat loopt namelijk gewoon via de inhoudelijke programmening -- als wel budgettair met de regio's samen de afstemming zo kunnen laten verlopen dat ook die gedecentraliseerde budgetten wel een bundeling van krachten met zich meebrengen. Dat is heel goed mogelijk. In die zin maak ik mij daar niet echt ongerust over. Wij kunnen dat nu al, en in de toekomst kan het nog een stapje verbeterd worden.

De heer Van der Ham vroeg hoe wordt omgegaan met alles wat met de ehs te maken heeft. Als wij met de regio over gebiedsontwikkeling praten, wordt daarin vanzelfsprekend alles meegenomen wat natuurontwikkeling betreft. Ook daarvoor zullen wij dus, ook budgettair, de goede combinatie moeten maken. Het is immers uitgangspunt van beleid dat de ehs moet worden beschermd. Na een paar specifieke vragen over het MIRT-spelregelkader is dit blokje afgerond. De heer Van Leeuwen heeft een vraag gesteld over de relatie tussen gebiedsontwikkeling en infrastructuur en over de wijze waarop ik bij ruimtelijke ontwikkeling aspecten van infrastructuur en transport integraal meeneem. In onze aanpak worden ruimtelijke ontwikkeling en ontwikkeling van de infrastructuur heel nauw met elkaar verbonden. Bij het ruimtelijk beleid bundelen wij onze inspanningen qua infrastructuur en bedrijvigheid met de steden. Door meer te bundelen zijn wij in staat ruimten open te houden voor natuurontwikkeling en recreatieontwikkeling. Dit is dus de gedachte achter het MIRT. Daarom zijn wij er gezamenlijk mee bezig.

Er zijn ook ruimtelijke ontwikkelingen waarbij infrastructuur van ondergeschikt belang is. Neem de veenweidegebieden uit de Nota Ruimte. Daarbij speelt infrastructuur minder. Maar vanzelfsprekend nemen wij het mee waar het van belang is. Ik vind samen met de betrokken collega’s in het kabinet dat wij met MIRT een goede voortgang hebben geboekt. Nu komt het aan op het uitwerken van de procesaanpak. Wij leggen nu een systematiek en een manier van denken neer die ook voor volgende kabinetten zijn nut zal kunnen bewijzen. Het is daarom een goede zaak dat met het MIRT de nationale infrastructuurplanning is ingebed in een bredere ruimtelijke afwegingssystematiek. Als minister van ruimtelijke ordening kan ik mijzelf nauwelijks iets beters wensen dan zo’n ruimtelijke aanpak.

Mevrouw Agema vroeg nog hoe Randstad 2040 past in de systematiek. Zij wilde weten of er toch niet weer in allerlei verschillende gremia over de noord- en de zuidvleugel wordt gesproken. Juist de Randstadvisie gaat uit van de kracht van steden en veel minder van de expliciete scheiding tussen een noord- en een zuidvleugel. Wij hebben ook heel

duidelijk aangegeven dat wij in het Groene Hart een groot metropolitaan park willen ontwikkelen, dat burgers in de steden recreatief kunnen gebruiken. Het is vanzelfsprekend dat mensen dat park moeten kunnen bereiken. Infrastructuur moet gerealiseerd worden, maar wel zo dat het gebied ontzien wordt en dat de natuur- en landschapswaarden behouden blijven. Wij hebben voor het Groene Hart een voorloper opgesteld. Dit is vooral aan de provincies te danken. Deze voorloper gaat een basis leggen voor structuurvisies van drie provincies die betrokken zijn bij het Groene Hart, Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Holland. Zij zijn nu de voorloper en zij zetten hun ruimtelijke ontwikkelingsvisie om in hun structuurvisies. Zo is goede samenwerking geborgd.

De heer **Van Heugten** (CDA): De minister vertelt een helder venhaal. Het adagium "integraal wat moet en sectoraal wat kan" spreekt mij erg aan. Toch heb ik een vraag over de verantwoordelijkheidsverdeling. Ik heb gezegd dat de gebiedsontwikkeling geen schip moet worden met vijf kapiteins erop. Hoe zit het nu met de verantwoordelijkheidsverdeling als het in een gebied over gebiedsontwikkeling gaat? Wie hakt dan uiteindelijk de knopen door? Wie ligt er 's avonds wakker als het niet snel genoeg gaat? Hoe ondervangen wij jarenlang gepolder in een regio?

Minister **Cramer**: Op dit moment stellen wij samen met regio's de gebiedsagenda's op. Eerst zijn de andere overheden, provincies en gemeenten, aan zet om die visie te ontwikkelen. Daarover wordt dan met het Rijk overlegd en worden er knopen doorgehakt. De Kamer weet ook dat in het kader van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening een heel duidelijke taakverdeling is vastgelegd. Het Rijk moet zijn nationale belangen -- die zijn en worden vastgelegd in deze nieuwe wet -- blijven bewaken. Indien blijkt dat dit niet het geval is, dan heeft het Rijk natuurlijk een probleem, want een aantal zaken is verankerd in wetgeving en het Rijk moet zich daaraan houden. Datzelfde geldt voor de provincies met hun provinciale verordeningen voor de ruimtelijke ontwikkeling, welke de basis vormen voor een gesprek met een regio over ontwikkeling. Zo kunnen wij met elkaar wel degelijk knopen doorhakken. Als minister van Ruimtelijke Ordening moet ik dat geheel goed bewaken.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik las in het spelregelkader iets over een trekker per gebied, per project of per ontwikkeling. In de Randstad Urgent-projecten zijn er duo's, trekkers en verantwoordelijken. Wilt u in de toekomst ook bij de gebiedsagenda's op die manier werken, waarbij dus per (deel)project duidelijke trekkers met verantwoordelijkheden worden aangewezen?

Minister **Cramer**: Op deze vraag kan ik instemmend reageren. Tot nu toe hebben wij bij

Randstad Urgent positieve ervaringen opgedaan, waarbij trekkers vanuit het Rijk en vanuit de regio de zaken samen aanpakken. Ik vind het dus een goed voorstel om dat principe meer in den brede toe te passen.

Mevrouw **Vermei**j (PvdA): Ik heb toch nog een vraag over het beleid en het proces. Ik begrijp de uitleg van minister Eurlings en van u over het spelregelkader. Het hoe leggen wij vast in het spelregelkader; het beleid dat wij maken, staat in de beleidsnota's.

Het MIRT kent echter ook scharnierpunten wanneer ov, vervoer of infra scharniert met ruimte, bouwen of anders. Dat vergt evenzeer beleidsuitspraken, ook van dit kabinet. Waar worden die vastgelegd?

Minister **Cramer**: Als de Kamer vindt dat er zaken ontbreken -- volgens mij is dat niet het geval -- dan moeten deze worden vastgelegd in de beleidsnota's. Wij hebben daar inhoudelijke uitgangspunten, die wij gebruiken als basis voor de aanpak van het proces.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): ik heb nog één vraag naar aanleiding van uw uitspraken over de deelname van LNV en EZ. Vorig jaar stonden deze ministeries eigenlijk nog bovenaan het briefpapier, maar nu zijn dat alleen VROM en V en W. Ik snap dat het bij LNV gaat om de decentralisatie van de middelen. De Topperregeling van EZ loopt echter volgens mij al vrij gauw af. Zegt u dat op het moment dat deze regeling afloopt, men meedoet met het spelregelkader?

Minister **Cramer**: Daarover zijn wij met elkaar in gesprek. De vraag die daar voorligt, is in hoeverre de aanpak van de Topperregeling qua programmafinanciering bij een projectenfinanciering zoals het MIRT past. In die zin moeten wij nog met elkaar afstemmen. Los van die uitleg heeft EZ echter ook de intentie om aan te sluiten bij deze ontwikkeling. Wij moeten dat nog preciezer vormgeven, maar de Topperregeling loopt inderdaad af. Daarvoor komt iets anders in de plaats. Wij willen dat zo goed mogelijk afstemmen op het MIRT.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Minister Cramer geeft aan: centraal wat moet, sectoraal wat kan. Op zichzelf kan ik dat snappen, maar volgens mij is het MIRT per definitie een boek waarin die combinaties, die projecten bij elkaar komen. In die zin verbaast het mij dat wij toch projecten zien die sectoraal gedreven zijn. Ik kan mij voorstellen dat de minister zegt: alleen wat moet zullen wij sectoraal oppakken. Maar ga er niet te scheutig mee om. Ga vooral gezamenlijk ermee om, want anders komen wij er niet.

Minister **Cramer**: De heer Cramer heeft volstrekt gelijk. De intentie van mijn uitspraak was

dat bijvoorbeeld de uitwerking van sommige zaken verder sectoraal kan worden opgepakt. Soms zijn projecten puur sectoraal. Dat hebben wij ook geschreven in het spelregelkader. Wij hebben gebiedsgerichte agenda's en in sommige gevallen hebben wij sectorale agenda's. Wij kunnen er op een later moment ook nog voorbeelden van geven, als wij in de uitwerkingsfase daarmee bezig zijn. Ik begrijp uw boodschap; het is ook onze boodschap. Het gaat om een integrale aanpak en niet om een sectorale aanpak. Maar er zijn situaties waarin wij dat pragmatisch niet verder integraal hoeven aan te pakken,

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat snap ik wel; vandaar mijn zorg. In het MIRT-boek staat een aantal projecten wat de uitwerking betreft als sectoraal project. Ik vind dat het integrale aspect altijd leidend moet zijn in de discussies binnen het MIRT. Het is prima als een uitwerking sectoraal plaatsvindt; daar heb ik geen problemen mee. Maar volgens mij moeten wij de slag maken dat wij steeds meer projecten alleen maar integraal aanpakken. Dat is de meerwaarde van het MIRT. Dat is juist de meerwaarde van bijvoorbeeld het afstemmen van RO-ontwikkelingen, waarover mevrouw Vermeij sprak, met ov-ontwikkelingen.

De **voorzitter**: Wit de minister hier nog kort op reageren?
**

Minister **Cramer**: Ik heb er niets aan toe te voegen. De reactie zal hetzelfde zijn. In principe ben ik het geheel met de heer Cramer eens dat wij integraal werken. Nogmaals, in de uitwerkingen zult u zien wanneer wij een keer een sectorale aanpak kiezen, omdat dat op dit moment uit pragmatische overwegingen het beste is. Maar ik deel het uitgangspunt van de heer Cramer.

De heer **Van Leeuwen** (SP): ik hoop dat de R in MIRT een vetgedrukte letter wordt. Ik hoor in de bijdrage van minister Cramer dat het die kant opgaat. Wij zijn er nog niet; er moet nog een hoop gebeuren.

Ik wil kort stilstaan bij het verschil tussen het hoe en het wat. Het spelregelkader gaat vooral in op het hoe, de procedures. Het wat is geregeld in de verschillende beleidsnotities. In die verschillende beleidsnotities staan ook procedurele afspraken. Er komt er vandaag weer eentje bij. Wij kennen allemaal de nota: decentraal wat kan, centraal wat moet. Wij hebben het nu over integraal en sectoraal. Het kan wel eens een wirwar worden van allerlei beleidsnotities, inclusief procedureafspraken die daarin staan, die straks bij de gebiedsgerichte agenda’s aan de orde komen. Is het niet veel slimmer, als je bijvoorbeeld praat over die uniforme evaluatie ex ante, om dat eens goed samen te vatten in dat spelregelboek? Dan ben je toch in een keer klaar in plaats van een enorme wirwar en

bureaucratie op te wekken door bij elk onderwerpje verschillende nota's tevoorschijn te halen?

Minister **Cramer**: Het uitgangspunt is dat het MIRT-spelregelkader een procesaanpak is. De inhoudelijke invulling is ook afhankelijk van het desbetreffende gebiedsgerichte project. Dat laat onverlet dat er basisinhoudelijke uitgangspunten zijn. Die zijn leidend, maar zo veel zijn het er niet. In de realisatieparagraaf van de nieuwe Wro is een aantal uitgangspunten geformuleerd en wij hebben nog een aantal uitgangspunten. Uw idee om dat op een rij te zetten als "reminder" dat dit de uitgangspunten zijn, vind ik op zichzelf goed. Maar dat is dan meer om onszelf even bij de les te houden dan om het MIRT-spelregelkader plotseling een inhoudelijk kader te laten zijn, want het is gewoon een procesaanpak. De integraliteit zit in de gebiedsontwikkeling, wat elke keer weer maatwerk is. Tegen het idee van een paar uitgangspunten zeg ik dus ja. Iedereen achter dit stuk van de tafel heeft het echter prima in het hoofd, dus wij hoeven dat niet allemaal vast te leggen.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Ik zou bijna zeggen dat het de minister geraden is dat zij het allemaal prima in haar hoofd heeft, anders zouden het helemaal vreemde onderhandelingen worden. De minister noemt als voorbeeld de nieuwe Wro. Dat is geen inhoudelijk beleidsstuk. Het is een instrumentenkist om andere dingen mee te doen. Daar begint de verwarring al. Het is bijna dezelfde discussie als de discussie die wij gevoerd hebben over de Nota architectuur en ruimte. Als de rijksoverheid sturend wil optreden bij het verbeteren van de kwaliteit van onze ruimtelijke inrichting, zal zij ergens moeten vastleggen hoe zij dat gaat doen, zonder zich uit te spreken over het eindresultaat. Dat moet je vooral aan de gebiedsontwikkeling overlaten. Dat is de verkenningsfase, met alles wat daarbij hoort. De overheid moet zich uitspreken over wat de minimumeisen zijn om tot de kwaliteitsverbetering te komen. Je kunt dat uit al die nota’s halen en ik kan er nog wel tien nota’s bij noemen, maar het zou goed zijn als dat gewoon eenduidig was. Dan weet iedereen waar hij aan toe is.

Minister **Cramer**: Het verbaast mij dat de heer Van Leeuwen zegt dat de nieuwe Wro geen inhoud bevat. De realisatieparagrafen die wij nu uitwerken, gaan juist over wat wij vastleggen als zijnde nationaal belang. Daarin wordt inhoudelijk geformuleerd waar het over gaat. Datzelfde doet de provincie in het kader van provinciale verordeningen, in uitwerking van wat wij hebben gezegd. Dat is toch ook allemaal inhoud?

De heer **Van Leeuwen** (SP): Dat is een instrument.

Minister **Cramer**: Nu gaan wij discussiëren over wat een instrument is, maar dat instrument is geladen met inhoud, als ik het dan zo mag zeggen. Die wordt weer gevoed door wat er in de Nota Ruimte staat, dus zo inhoudsloos is dat niet. Ook in de Mobiliteitsnota en in andere nota's staat een aantal uitgangspunten die deels in de realisatieparagraaf van de nieuwe Wro zitten, maar deels aanvullend daarop ook uitgangspunt zijn. Met andere woorden, wat het Rijk als algemene uitgangspunten in zijn beleidsnota's heeft neergelegd, is glashelder. Dat de uitwerking per gebied maatwerk is en dus afhangt van de situatie, maakt dat wij het niet helemaal tot in detail in een spelregelkader kunnen uitwerken.

Mevrouw **Agema** (PVV): ik had het in mijn bijdrage niet over Randstad 2040 maar over het MIRT. De noordelijke Randstad en de zuidelijke Randstad worden in paragraaf 3.2.2 en 3.2.3. behandeld als aparte gebieden. Mijn bedoeling is nu juist om daar één gebied van te maken. Ik zal hier niet op de millimeter kiften, want ik vond het een heel mooie toezegging van de minister dat zij daadwerkelijk van plan is om het Groene Hart te ontwikkelen tot een groot metropolitaan park, met de inpassing van de wegen, de A3 en de A14, en de bijbehorende stedelijke ontwikkeling. Op welke termijn gaan de verkenningen van start en op welke termijn kunnen wij dat mooie metropolitane park geopend zien?

Minister **Cramer**: Wij hebben de Randstadvisie 2040 geformuleerd, waarin wij die scheiding tussen de noord- en de zuidvleugel juist heel duidelijk verlaten en veel meer vanuit een Randstadvisie te denken. Dat laat onverlet dat die delen in het MIRT op dit moment nog wel staan vermeld. In de uitwerking van de Randstadvisie gaan wij echter sleutelprojecten formuleren die vooral gaan over het versterken van de Randstad.

In de Randstadvisie staat dat het Groene Hart een metropolitaan park moet worden, met mogelijkheden voor natuur-, recreatie- en landbouwontwikkeling. Ik corrigeer wat werd gezegd over de wegen: in de Randstadvisie staat dat dit gebied dan wel toegankelijk moet zijn. Hoe wij dat gaan doen, is vers twee, maar mevrouw Agema heeft uit mijn mond geen pleidooi gehoord om maar dwars door het Groene Hart wegen te gaan aanleggen. Eerst wil ik zorgvuldig bekijken hoe wij de bereikbaarheid en toegankelijkheid van dat gebied kunnen vergroten, aangezien dat één van de problemen bij het gebruik van het Groene Hart is. Wij zullen er een flinke dobber aan hebben dat zo te doen dat het Groene Hart gespaard blijft, maar daar gaan wij voor.

De **voorzitter**: Ik vraag ook de bewindslieden om kort te formuleren.
**

De heer **Van der Ham** (D66): De minister zegt dat landbouw en natuur hier erg bij betrokken

worden. Nu heb ik veel debatjes over de ehs en natuurontwikkeling gevoerd en het gaat allemaal erg traag, zeker de verwerving. Soms wordt verwerving heel lang uitgesteld omdat er geen geld is. Wil de minister van VROM, als minister van het MIRT met een enorme pot geld, met dezelfde kracht waanmee zij soms, vaak met onze steun, de infrastructuur neerzet de minister van LNV bijstaan om soms wat sneller te verwerven? Als wij in dit tempo doorgaan, dan zijn wij in 2050 nog niet klaar met de ehs. Kan de minister de natuur en de ehs meer betrekken bij het MIRT, zodat meer vaart gemaakt kan worden?

Minister **Cramer**: De inzet is juist om alles, dus ook natuurontwikkeling en ehs, te bundelen. Collega Verburg doet er alles aan om ervoor te zorgen dat wij het juiste tempo volgen.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat is geen antwoord op mijn vraag. Het punt is dat wij hier met het grootste gemak spreken oven tunneltjes en bruggen -- daarbij gaat het om veel geld -- maar als het gaat om de kwetsbaarste plekken van Nederland, namelijk de natuur, dan moeten wij het geld echt bij elkaar schrapen. Ik zou graag willen dat die plekken die eigenlijk al zijn aangewezen en verworven moeten worden voor de ehs in hetzelfde tempo worden verwerkt als waarin wij ervoor zorgen dat er extra geld komt voor infrastructuur. In dat geval zijn wij misschien wel eerder klaar met verwerving van de ehs.

De **voorzitter**: Dit is onlangs aan de orde is geweest bij het groot project ehs.
**

De heer **Van der Ham** (D66): Daarom stel ik die vraag ook.

De **voorzitter**: Daar hoort het onderwerp ook het meest thuis. De minister kan kort zijn in haar beantwoording en eventueel daar ook naar verwijzen.
**

Minister **Cramer**: Ik verwijs in dit verband graag naar mijn collega Verburg en ik zal de zorg van de heer Van der Ham aan haar overdragen. Het kabinet doet er alles aan om ervoor te zorgen dat de ehs-doelstellingen gerealiseerd worden.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik snap dat u zegt dat wij dit moeten uitvechten met minister Verburg, maar u bent als minister van VROM degene bij wie alles samenkomt: bedrijventerreinen van EZ, snelwegen van VW en natuur en landbouw van LNV. U hebt op dat punt belangrijke coördinerende bevoegdheden. Ik heb exact dezelfde waarneming als de heer Van der Ham. Als het gaat om snelwegen, zijn wij snel en als het gaat om natuur, duurt

het eindeloos. Ik vraag met de heer Van der Ham: welke garantie kunt u de Kamer geven om ervoor te zorgen dat het gewoon gelijk opgaat? Het is onwenselijk dat bij natuur elke keer vertraging en uitstel optreedt, zonder adequate reactie van het kabinet, terwijl hierbij de schop bij wijze van spreken al de grond in gaat voordat de Kamer heeft besloten of zij een project goedkeurt.

Minister **Cramer**: Zoals de heer Vendrik het nu formuleert, loopt het een beetje vooruit op het punt van de ruimtelijke-investeringsagenda, waarin die zaken aan de orde komen. Ik reageer op zijn punt wanneer ik uitleg in welke fase wij ons ten aanzien van dat agendapunt bevinden.

De heer **Kooprnans** (CDA): Ik zal probenen om het iets simpeler te formuleren. Moet de ehs er niet juist uit? Dat is veel helderder, omdat de ehs gefinancierd wordt via het ILG. Als wij de ehs ook invlechten, dan zeg ik tegen de ministers van VROM en LNV: veel succes, maar dan wordt het 2080 voordat het gerealiseerd is. Dus niet doen!

Minister **Cramer**: Wij gaan het wel doen. Het hele MIRT is gericht op integraal werken. Ik zei zojuist dat de LNV-gelden gedecentraliseerd zijn, maar dat wij met de regio zullen bezien hoe die gelden zo met alle andere inspanningen gebundeld kunnen worden dat het een integrale inspanning wordt.

De heer **De Krom** (VVD): ik word nu een beetje ongerust. Ik hoor links en rechts van mij dat dit niet nodig is en in dat gevat denk ik dat ik gelijk heb. Het is nu net alsof hoe meer partijen zich hiermee gaan bemoeien, hoe sneller de besluitvorming zal gaan. Nou, dat is dan voor het eerst. Dat kan toch niet waar zijn? Dat gelooft de minister toch zelf niet? Als je alle financieringsstromen en alles en iedereen erbij gaat betrekken, dan heeft de heer Koopmans toch wel een punt; dat wordt "paralysis by analysis". Dit verhaal geloof ik gewoon niet.

Minister **Cramer**: Wij hebber nu al een aantal jaren ervaring met gebiedsgerichte ontwikkelingen. De regio's zijn al tijden bezig met het combineren van dit soort integrale opgaven om te komen tot een geheel. Laten wij nu niet bij nul beginnen. Tijdens mijn werkbezoeken in het land vind ik het fantastisch om te zien dat de combinatie wordt gelegd tussen natuurontwikkeling en allerlei ontwikkelingen op het gebied van infrastructuur en dat die al in het denken en handelen verankerd is. Wij zijn dus niet bezig met een totaal nieuw iets. Wij zijn ervoor aan het zorgen dat ook op rijksniveau alles wat er in de gebieden gebeurt, samen met de regio's wordt ontwikkeld. Dat vind ik ook de meerwaarde van het MIRT.

De heer Vendrik heeft gevraagd naar het MIRT in relatie tot de klimaatopgave en de green deal, waarvan Barroso in zijn brief melding maakte. Met betrekking tot investeringen op het gebied van duurzaamheid hanteert Barroso drie thema's. Het eerste is infrastructuurontwikkeling. Dat betreft dus wegen, spoor en de elektronische snelweg. Het tweede is de ontwikkeling van duurzame energie en het derde is het energiezuiniger maken van met name de bestaande woningvoorraad. Dan was er nog een vierde punt, te weten het klimaatbestendig maken, dus de klimaatadaptatie. In de Voorjaarsnota zullen wij als kabinet onze reactie op die punten geven, ook in lijn met hetgeen in de Kamer is gewisseld over het inzetten van extra energie voor alles wat te maken heeft met de klimaataanpak en breder met duurzame ontwikkeling.

Verder is gevraagd hoe de ruimtelijke agenda wordt gecombineerd met de klimaatagenda en of beide met elkaar sporen. Wat betreft de ruimtelijke kant is er sprake van een complete integratie met de klimaatadaptatie. Ten aanzien van de mitigatie, dus het verminderen van de uitstoot, hebben wij onze ruimtelijke opgaven als het gaat om luchtkwaliteit en CO_2-reductie. Grotendeels verloopt dat via het programma Schoon en Zuinig, maar dat heeft meteen zijn weerslag op hetgeen wij hier doen.

Dan is er de vraag gesteld hoe wij de klimaatmitigatie combineren met het ruimtelijkeordeningsbeleid. Deels heeft dit te maken met ruimtelijke ordening en deels met milieubeleid, waarbij je er in het kader van Schoon en Zuinig voor zorgt dat de doelen gehaald worden.

De heer **Vendrik** (Groen Links): Als ik het goed heb beluisterd, beantwoorden de minister van Verkeen en Waterstaat en deze minister de vraag welke gevolgen de kredietcrisis heeft voor het MIRT met: tot op dit moment niets, het MIRT blijft zoals het nu op tafel ligt.

Minister **Cramer**: In de Voorjaarsnota komen wij daarop terug en dan zal duidelijk zijn op welke manier wij de discussie over de kredietcrisis in verband met mogelijkheden voor investeringen in duurzame oplossingen combineren met het MIRT.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Vorige week schoot het ook al niet heel erg op in het debat met het kabinet. De heer Barroso zegt met de New Green Deal: zorg dat je je antwoord op de kredietcrisis en de economische crisis snel hebt -- in dat opzicht vind ik de voorjaarsnota rijkelijk laat -- en zorg ervoor dat het antwoord groen is. Zegt het kabinet Barroso dat ook na? Zorg vooral voor investeringen, waar je echt iets aan hebt voor een duurzame toekomst. Is dat nu ook de boodschap die het kabinet uitdraagt? Net zei de minister van Verkeer en Waterstaat dat het antwoord van het kabinet op de kredietcrisis de Spoedwet wegverbreding is. Misschien zei hij dit echter kortheidshalve en dat hoop ik, want dat is precies het

verkeerde antwoord, en dan ook helemaal verkeerd! Daarom vraag ik het maar eens aan de minister van VROM. Hoe steunt het kabinet nu de heer Barroso, die een New Green Deal wil?

Minister **Cramer**: ik somde heel snel de hoofdpunten van de heer Barroso op, die sporen met hetgeen waar wij het nu over hebben en met de opgave om te werken aan een duurzame samenleving. Op die punten komt het kabinet in het voorjaar terug, ook als reactie op hetgeen de heer Barroso naar voren brengt. Wij hebben nog een paar maanden om dat helemaal uit te werken en dan zal de heer Vendrik op zijn wenken worden bediend.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Komt bij de komende voorjaarsnota de spoedwet over duurzame ruimtelijke investeringen eraan?

Minister **Cramer**: Er ligt al een spoedwet in de Kamer.

De heer **Koopmans** (CDA): Die willen wij best uitbreiden, mijnheer Van Leeuwen.

Minister **Cramer**: Waarmee wij komen in het voorjaar, hoort de Kamer in het voorjaar.

De **voorzitter**: Wij zien dit als een toezegging, die aan het eind ook zal worden geformuleerd.
**

Minister **Cramer**: Voorzitter. Ook op de Nota Ruimte komen wij in het voorjaar terug. Veel projecten uit de Nota Ruimte zijn terug te vinden in het MIRT. De heer Van Heugten vroeg: hoe zit het nu met het budget voor de Nota Ruimte, zijn er tekorten, vallen er projecten buiten de boot en welke komen eraan? Het is bekend dat wij een zorgvuldige procedure hebben. Projecten worden serieus bekeken, business case is belangrijk en MKBA's spelen daarbij een rol. Op dat laatste kom ik zo meteen nog even terug. Om projecten te kunnen goedkeuren, moeten zij natuurlijk wel uitvoerbaar en betaalbaar zijn. Wij gaan de lijst van projecten, die wij de Kamen eerder hebben voorgelegd, dan ook volgens die procedure beoordelen. Het gaat om 23 projecten, waarvan 9 al zijn goedgekeurd, 11 in 2009 gereedkomen en 2 in 2010. Ik heb hier een lijstje van alle projecten die al zijn goedgekeurd: de noordelijke IJ-oevers, Nijmegen Waalfront, Den Bosch Spoorzone, Nieuwe Hollandse Waterlinie, Scheveningen Boulevard, Klavertje Vier in Venlo, Eindhoven A2-zone, Zuidproject en de Greenports. Wij hebben nog elf projecten in 2009 te beschikken: Maastricht, Zuidplaspolder, Stadshavens, Hengelo, IJsseldelta en IJsselsprong, Groningen,

Haarlemmermeer, Oudenrijnzone, Mooi en vitaal Delfland, Brainport Eindhoven, inclusief A2-noord, Almere en Groot-Mijdrecht Noord. Iedereen die heel goed op de hoogte is, weet welke twee projecten daar nog in 2010 achteraan komen. Dat zijn: de Westelijke Veenweiden en Den Haag Internationale Stad. Daarmee hebben wij alle 23 projecten uiteindelijk belegd. En valt dus niemand buiten de boot. Wij hebben ook niet meer dan dit aantal projecten in de portefeuille zitten. Wij zijn bezig om in kaart te brengen welke nieuwe projecten voor volgende rondes interessant zijn. Daarmee loop ik vooruit op de ruimtelijke investeringsagenda. Het gaat dan om projecten in het kader van de verstedelijkingsafspraken, sleutelprojecten in het kader van de verkenning Randstad 2040, projecten in het kader van de spoorzone-ontwikkeling en projecten die uit de MIRT-verkenningen in algemene zin voortkomen. Die projecten vormen de basis voor de ruimtelijke investeringsagenda die wordt opgesteld. Dat zijn de hoofdlijnen.

De heer Van Heugten vraagt hoe het zit met het 5D-overleg en het budget voor de Nota Ruimte. Is dat een advies aan de minister en wie beslist er nu eigenlijk? In de procedure van het budget Nota Ruimte beslist het 5D-overleg over de verkenning naar de uitwerkingsfase, na ruggespraak met de minister voor ruimte, en dat ben ik. Per project wordt een trekkende minister aangewezen. De ministerraad neemt de definitieve beslissing over de bijdrage en de hoogte van de rijksinvestering. Zo is de procedure. Daarmee heb ik de vragen over de Nota Ruimte beantwoord.

De **voorzitter**: Wil iemand interrumperen naar aanleiding van de Nota Ruimte?
**

De heer **Van Heugten** (CDA): Dank voor de beantwoording. De minister noemt een aantal zaken op die te maken hebben met de toekomstige ruimtelijke investeringsagenda. Wij hebben vorig jaar bij motie al gevraagd om er een financieringssystematiek bij te bedenken. Wij zitten hier met een MIRT waarbij het Infrafonds een langetermijnfinanciering van projecten mogelijk maakt. Wij hebben het over allerlei ruimtelijke investeringen op lange termijn. Gemeenten, provincies en regio's moeten daar hun cofinanciering bij zoeken. Zij moeten op tijd weten waar zij aan toe zijn. Hoe gaat de minister invulling geven aan de motie die wij vorig jaar hebben aangenomen over de ruimtelijke investeringsagenda? Het is mij helemaal niet duidelijk wat de minister voor WWI hiermee van doen heeft. Wij krijgen brieven van de minister voor WWI over dit onderwerp, maar ik hoor deze minister antwoorden. Voor mij is het volstrekt onduidelijk geworden wat de minister wil gaan doen.

Minister **Cramer**: Ik kan meteen reageren door naar het blokje over de ruimtelijke investeringsagenda gaan, maar ik dacht eerst nog even de vragen over de maatschappelijke

kosten-batenanalyses te doen, waarover maar heel weinig vragen zijn gesteld.

De **voorzitter**: Gaat u verder, dan kan de heer Van Heugten eventueel straks een aanvullende vraag stellen.
**

Minister **Cramer**: Wij hebben een maatschappelijke kosten-batenanalyse voor de projecten van de Nota Ruimte. Om die analyses goed te krijgen in het licht van een aantal zaken die in pure kba's niet voorkomen, lopen enkele acties. En is een handleiding voor maatschappelijke kosten-batenanalyses van integrale gebiedsontwikkeling in de maak. Wij hebben geprobeerd om die zwakke waarden in de mkba, in het bijzonder natuur en landschap, daarin mee te nemen. Dat zal in maart 2009 gereed zijn. Wij hebben ook de relatie tussen omgevingskenmerken en vastgoedwaarden onderzocht. Die studie is afgerond en nu wordt onderzocht of en in hoeverre uit deze studie betrouwbare kengetallen af te leiden zijn. Deze drie studies zullen in maart of april aan de verschillende onderraden worden gepresenteerd. Vervolgens wordt de Kamer geïnformeerd over hoe wij de kba op deze punten gaan verbeteren.

De heer Van Heugten heeft gevraagd hoe de mkba en de businesscasetoets door het planbureau worden meegenomen. De lijn is dat overheidsinvesteringen legitiem, effectief en doelmatig moeten worden ingezet. Daarvoor zijn instrumenten nodig. Het is FES-geld, waarvoor procedures zijn, net als voor het budget in het kader van de Nota Ruimte.

De heer Van Heugten heeft voorgesteld om een evaluatie te doen. Wij hebben besloten om die evaluatie te gaan doen, en wij zijn inmiddels al goed op stoom gekomen. In de evaluatie gaan wij nadrukkelijk in op onder meer de gekozen instrumenten en hetgeen ik zojuist zei over de verbetering van de mkba's. De evaluatie zal, samen met de studies, eind februari 2009 gereed zijn. Daarna zullen wij alles in een keer aan de Kamer doen toekomen in het kader van de wijze waarop wij verder moeten met de mkba’s.

De **voorzitter**: Ik zie dat de heer Van Heugten wil interrumperen, maar ik stel voor dat minister Cramer eerst verdergaat met de rijksinvesteringsagenda. Zo kan worden voorkomen dat er een vraag wordt gesteld die later in de beantwoording al aan de orde komt.
**

Minister **Cramer**: Voorzitter. Naast onder meen de heren Van Heugten en Van der Staaij heeft mevrouw Vermeij heel expliciet gevraagd hoe het zit met de ruimtelijke investeringsagenda voor de lange termijn. Zij maakten zich daar ook bezorgd over. Tevens vragen zij wat de financieringssystematiek gaat worden.

De investeringsagenda is er in hoofdlijnen. Ik refereerde al aan de punten die in ieder geval aan de orde moeten komen in die investeringsagenda. Wij zijn nu bezig om die hoofdlijnen te vertalen in projecten. Dat kost natuurlijk tijd, maar in 2009 hebben wij een beeld. Wij zullen dan in staat zijn om ook voor de periode tot 2020 aan te geven welke projecten de hoofdprioriteiten zijn. Voor wat betreft de systematiek loopt deze investeringsagenda samen met het MIRT. Met de gebiedsagenda's in het MIRT is dus ook inhoudelijke samenhang verzekerd.

Bij de behandeling van de VROM-begroting heb ik al gezegd dat wij in het voorjaar van 2009 afwegingen zullen maken in de ruimtelijke investeringsagenda. Mevrouw Vermeij heeft gevraagd wie er nu verantwoordelijk is voor de ruimtelijke investeringsagenda: VROM of WWI. Dat was namelijk enigszins verwarrend, ook in de communicatie op internet. Ik ben als minister van VROM verantwoordelijk voor de ruimtelijke investeringsagenda in algemene zin. Een belangrijk onderdeel daarvan is de verstedelijkingsagenda. En dat is een verantwoordelijkheid die als eerste getrokken wordt door de minister voor WWI. Als dat op onze website wat verwarrend is omschreven, dan zullen wij dat oplossen en ervoor zorgen dat de communicatie daarover glashelder is.

In de motie van de heer Van Heugten wordt gevraagd om die ruimtelijke investeringsagenda tot 2020. Ik begrijp en deel de zorg die daaraan ten grondslag heeft gelegen. Willen wij de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen ook financieel kunnen onderbouwen, dan zal er immers een financieringsplaatje moeten zijn, ook voor de wat langere termijn. Ik heb natuurlijk ook vanuit die gedachte veel sympathie voor datgene wat de heer Van Heugten heeft gezegd, maar ik heb ook gezegd dat wij nu de plannen maken en dat wij ervoor zullen zorgen dat alles ook als één geheel ruimtelijk zal worden opgeschreven.

Wij hebben in de afgelopen maanden verschillende agenda’s behandeld. Wij hebben gesproken over een agenda van de commissie-Veerman, wij hebben gesproken over een agenda inzake het landschap, wij hebben de bedrijventerreinen en wij hebben de ontwikkelingen van de verstedelijking. Kortom, er zijn een heleboel ruimtelijke agenda's die allemaal met elkaar moeten gaan sporen. Dat zal volgend voorjaar gereed zijn. Wij zullen ervoor zorgen dat dit zodanig naar de Kamer gecommuniceerd wordt dat zij een integraal beeld krijgt van alle ruimtelijke opgaven in combinatie met de benodigde investeringsagenda.

Voorzitter. Tot zover mijn reactie op de inbreng vanuit de Kamer over de investeringsagenda. Ik heb nu alleen nog specifieke vragen over projecten liggen.

De heer **Van Heugten** (CDA): Omdat het budget van de Nota Ruimte eenmalig is, zien wij heel vaak dat uit de berekeningen komt dat een project 20 mln. rijksbijdrage zou moeten krijgen maar slechts 15 mln. krijgt omdat er geen 20 mln. is. Ik heb gezegd dat dan één van twee dingen gebeurt: het project wordt vertraagd omdat er 5 mln. gezocht moet worden of wij

schroeven de kwaliteit omlaag. Ik heb de minister gevraagd hoe het zit met de projecten in het kader van de Nota Ruimte, want wij krijgen veel geluiden dat er minder wordt toegekend dan er is. Dit leidt tot twee ongewenste zaken.

Ik heb nog een ander punt. Wij hebben een motie ingediend en wij hebben inmiddels een aantal rapporten gekregen waarop staat "beantwoording van de motie-Van Heugten", maar die rapporten gaan over allerlei dingen behalve over de beantwoording van de motie-Van Heugten. De minister zegt nu dat zij een lijstje maakt van de projecten en hoofdlijnen waarin tot 2020 wordt geïnvesteerd en van de bedragen die daar ongeveer bij horen en dat zij daar geld bij gaat zoeken. Ik vind het jammer dat wij nu een jaar verder zijn, maar daar komt het in feite op neer. Met alle respect, ik vind het prima dat adviesbureaus veel werken en rekenen voor de minister voor WWI, maar met wat hier staat, komen wij niet verder. Dit helpt niet bij het vormgeven van een goede investeringsagenda.

Minister **Cramer**: Ik begrijp de zorg van de heer Van Heugten. Die is zeer duidelijk, maar ik heb toegelicht dat wij, voordat wij alles op een rij hebben, even de tijd moeten nemen om alles vervolgens te kunnen prioriteren. Wij moeten er natuurlijk ook nog voor zorgen dat wij daar financiën bij weten te mobiliseren. Dat is het proces waar wij nu in zitten.

Wij hebben in het kader van de Nota Ruimte budget toegekend. Bij de toekenning van budget zijn wij uitgegaan van wat nodig is om het project te kunnen ontwikkelen. Het budget is beperkt. In de MKBA's hebben wij dus natuurlijk ook rekening gehouden met de mogelijkheden en de noodzaak. Inhoudelijk moet een project haalbaar zijn. In die zin deel ik ook deze zorg van de heer Van Heugten: het project moet het project blijven zoals in de Nota Ruimte was beoogd.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Met permissie: ik vind dit eerlijk gezegd heel veel wollige woorden voor heel weinig chocala. Volgens mij is de Kamer klip-en-klaar. De ruimtebudgetten lopen tot rond 2014. De heer Van den Staaij had het over 2012, maar volgens mij is het 2014. Alles loopt daarna door. Wij hebben "Stadshavens" genoemd, maar alles loopt daarna door. Dat vergt rijksbemoeienis. Die agenda hebben wij een jaar geleden gevraagd. Zoals de heer Van Heugten al zei, hebben wij daar geen antwoord op gekregen. Nu hoor ik u zeggen dat u bezig bent met een investeringsagenda, die er komend voorjaar zal liggen. Mijn vraag is heel concreet: hebben wij volgend jaar een gebiedsagenda in het MIRT, waarin infra en ruimte parallel lopen, inclusief de financiering?

Minister **Cramer**: Ik kan hierop eigenlijk alleen maar antwoorden door te zeggen dat ik dat hoop. Waarom zeg ik dat? Wij hebben natuurlijk een heleboel opgaven. Uw vraag is een terechte vraag over de door ons te realiseren financiële agenda voor de lange termijn. Daar

kan ik op dit moment nog geen uitspraken over doen, hoe graag ik dat ook zou willen.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Met permissie, "ik hoop het" wil ik eigenlijk helemaal niet van u horen. Dat wil ik echt niet horen. Dan word ik echt pislink. Ik zit nu twee jaar in de Kamer om voor de ruimtelijke ordening te knokken. U moet daarvoor vechten. Niets hopen, gewoon doen!

Minister **Cramer**: Ik wil best met mijn vuisten op tafel slaan, maar het is nu nog te vroeg. Wij willen het niet allemaal achter elkaar doen, waarbij de eerste projecten in de rij wel het geld krijgen en de volgende niet. Ik moet dus eerst alle agenda's, ook de verstedelijkingsafspraken die met de regio's gemaakt worden, op een rij hebben om voor het kabinet inzichtelijk te maken welke opgaven er allemaal zijn op ruimtelijk gebied. Zover zijn wij nu. U hebt al die verschillende opgaven toegestuurd gekregen. Nu is het noodzaak dat ik zo snel mogelijk ervoor zorg dat het kabinet uw vraag, die terecht is -- ik sta 100% achter wat u zegt -- zo snel mogelijk omzet in een ruimtelijke investeringsagenda met de financiën voor de lange termijn erbij.

De heer **Van der Staaij** (SGP): ik heb op hetzelfde punt een vraag gesteld en ook ik word niet vrolijk van het antwoord van de minister, om het met een variant op de woorden van mevrouw Vermeij te zeggen. Betekent dit laatste antwoord van de minister: ja, het kabinet wil ook volgend jaar met een ruimtelijke agenda komen inclusief langetermijnfinanciering, die parallel loopt aan de infrastructurele investeringen?

Minister **Cramer**: Ja.

Voorzitter. Ik loop snel langs de projecten. Er is gevraagd naar de Nieuw Reijerwaard bij Dordrecht, het alternatief voor de Hoeksche Waard. Gevraagd is hoe het daarmee staat en of het geld daarvoor nog steeds beschikbaar is. Mijn antwoord daarop is: ja, 25 mln.

Is er geld beschikbaar voor de uitvoering van de spoorzones? Nee, er is procesgeld beschikbaar voor de voorbereiding zodat de vier geselecteerde voorbeeldprojecten kunnen worden omgezet in plannen. In de loop van 2009 moeten die verkenningen klaar zijn. Dan is de vraag aan de orde wat door het Rijk te financieren is en dan komen ze weer in het kader van de ruimtelijke investeringsagenda aan de orde.

In relatie tot het project Delta IJsselsprong is een en ander twee maanden vertraagd als gevolg van de doorrekening van het effect van het advies van de commissie-Veerman. De uitvoering blijft wel gericht op 2015.

In het MIRT-projectenboek is Emmen opgenomen. De regio neemt het voortouw in de uitwerking van het initiatief. Daarover zullen wij ook met de regio spreken Dit is dus allereerst

een regionaal project, maar wij bekijken wel hoe wij daar verder mee omgaan.

Mevrouw Vermeij heeft gevraagd naar Parkstad Limburg en de krimp. Krimp is een belangrijk onderwerp want niet overal is groei; er is ook krimp. Er is meer inzicht nodig in de problematiek, vooral in Limburg. Het Nicis komt in 2009 met een onderzoek hiernaar. Dat gaat vooral om een omslag in denken bij de omgang met krimpsituaties Op het punt van woningbouw wordt het onderwerp krimp meegenomen in de verstedelijkingsafspraken inclusief de inzet van middelen, zoals ook is besproken in het kader van de investeringsagenda. Ook met andere instrumenten -- ik verwijs naar de brief van de heer Cremers -- wordt er aandacht aan besteed; daar hoort het instrument gebiedsconcessie bij. Mevrouw Vermeij heeft ook gevraagd naar dwang bij het laten samenwerken van partijen. Zo ver ben ik nog niet. Het proces loopt nog en alle partijen zien de belangen ervan in. Ik hoef dus nog niet met de vuist op tafel te slaan want het proces loopt.

De heer Van Heugten vraagt wanneer naar verwachting het besluit over de rijksbijdrage aan de stadshavens Rotterdam wordt genomen. Hij wil dat dit bestuit wordt genomen in samenhang met de Zuidplaspolder vanwege de integrale stadsvisie. Het besluit over een rijksbijdrage wordt in het najaar van 2009 genomen. Daar wordt de Zuidplaspolder wel degelijk bij betrokken.

Mevrouw Roefs heeft een vraag gesteld over het spoor Arnhem Centraal. Er is een tekort op het project. Het is onze gezamenlijke verantwoordelijkheid om tot een oplossing te komen. En wordt niet gekort op het budget voor Dieren ten gunste van de financiering van Arnhem. Het betreft twee gescheiden zaken. Wij nemen een besluit over Dieren -- daar kom ik straks op terug -- en wij nemen een besluit over Arnhem Centraal. Bij de oplossing die gekozen wordt, zal het belang van de treinreizigers natuurlijk voorop staan. En is een probleem en de minister van Verkeer en Waterstaat en ik moeten daarvoor gezamenlijk naar een oplossing zoeken. Dan is er een vraag gesteld over de spoorzones. Die hebben wij al gehad. De heer Van Leeuwen had een vraag gesteld over de snelwegpanorama's. In een aantal open venstens worden bedrijventerreinen neergezet. Hoe zit dat nu? Dat was toch niet conform de afspraak? De heer Van Leeuwen heeft er in principe gelijk in als hij zegt dat het niet past bij het beleid dat wij voorstaan. Er zijn echter ook plannen die al helemaal bezegeld zijn en ik ben niet de minister die plannen, die qua besluitvorming in kannen en kruiken zijn, weer helemaal terug gaat draaien. Een aantal bestaande plannen, zoals Oostvlietpolder bij Leiden, is in het verleden goedgekeurd door de toenmalige minister van VROM. Daar ga ik niet meer op terugkomen. Wel gaan wij kijken naar een vormgeving die een betere inpasbaarheid mogelijk maakt. Voor nieuwe plannen zijn er wel duidelijke regels in het kader van de AMvB ruimte. Die wordt nu opgesteld en de realisatieparagraaf zal ons daar ook behulpzaam bij zijn. Daardoor kan op dat moment ook een sterkere sturing plaatsvinden, omdat dit dan nationaal belang gevonden wordt.

Dan kom ik op de vraag hoe dit in de praktijk doorwerkt in concrete situaties. Daar zijn ook vragen over gesteld. Ik wil deze zorgvuldig beantwoorden en stel voor, hier op 9 januari op terug te komen als wij dit onderwerp nader bespreken.

Dan vroeg de heer Van Heugten naar de situatie rond het Hart van Dieren. Gaat na zeven jaar nu eindelijk de schop in de grond? Ik heb moeten constateren dat in de nieuwe plannen van Dieren en met name rond het spoor de belangrijkste kwaliteitsdrager onder de subsidieverstrekking, namelijk de verdiepte ligging van het spoor, geen onderdeel meer uitmaakt van het plan. Daarmee hebben wij dus een andere situatie en dat betekent --ik formuleer dit heel zorgvuldig -- dat Dieren niet automatisch in aanmerking komt voor hetzelfde bedrag. Mijn inzet is echter om een open gesprek te hebben over een doelmatige oplossing, met de gemeente en met de provincie en dat ik daarover eerst in gesprek wil gaan. Die gesprekken zijn nu nog niet afgerond. Ik ben mij bewust dat de rijksbijdrage van 53,3 mln. op verzoek van uw Kamer is geïnitieerd, maar dat was voor een andere inpassing met kwaliteitseisen die nu op een andere manier worden ingevuld. Daar zit hem nu exact ook het probleem. Zolang wij in overleg zijn met de regie -- en dat zijn wij nog -- houd ik die 53,3 mln. gewoon gereserveerd. Dat is de situatie.

Dan was er nog een vraag van mevrouw Roefs over het Hart van Dieren. Zij vroeg of het goederenvervoer gegroeid is. Momenteel rijden er geen goederentreinen op de lijn Arnhem-Deventer. Er is capaciteit voor een goederentrein per uur overdag, maar in de toekomst worden volgens de prognoses wel goederentreinen verwacht. Over de prognoses daarover kunnen wij uw Kamer informeren. Wanneer komt er duidelijkheid over de afwikkeling? Ik hoop u binnen enkele maanden te kunnen berichten over het geld, wat de problematiek van het spoor betreft als ook de vraag naar de goederenvervoersprognoses. Ik hoop uw Kamer in het voorjaar 2009 daarover te kunnen berichten. Wij gaan het gesprek aan over het nu voorliggende plan van het Hart van Dieren. Ik herhaal dat ik daarover serieus in gesprek wil gaan met de regio en met de provincie, om naar een adequate oplossing te zoeken.

Mevrouw Agema heeft gevraagd waar de werknemers van de Tweede Maasvlakte gaan wonen, hoe het verkeer daar gaat rijden en waarom de tweede oeververbinding van Europoort met het Westland niet in het MIRT staat. Wat mij betreft, mogen werknemers overal wonen. In de praktijk zullen zij in en rondom Rotterdam wonen. Voor het vervoer zijn in het kader van andere afspraken, waarop minister Eurlings nog terugkomt, dusdanige plannen gemaakt dat de mensen zich kunnen verplaatsen. De tweede oeververbinding is onderdeel van de MIRT-verkenning Rotterdam en wordt dus wel degelijk meegenomen.

De heer Koopmans heeft gevraagd naar de stand van zaken met de MIRT-verkenning Rotterdam-Antwerpen. Hij wil weten of de berichten kloppen dat de minister al vele maanden bezig is maar dat er nog met geen Vlaming wordt gesproken en hoe ik aankijk

tegen een suggestie om ook hier het principe van de duo's te introduceren, naar het voorbeeld van Randstad Urgent. Ambtelijk is al enige tijd via verschillende kanalen afgetast welke samenwerkingsmogelijkheden er zijn tussen tussen België en Nederland. Bij die verkenning wordt daar wel degelijk al rekening mee gehouden. Ik ben zeker bereid om met de verantwoordelijke ministers uit België te overleggen. De bestuurlijke trio's die de heer Koopmans voorstelt, zijn in het kader van Randstad 2040 een kwintet geworden. Ik zie dat er hier ook verschillende bestuurlijke partners zijn vanuit verschillende provincies en regio's. Dus of het nu een trio of een kwintet wordt, wij zullen het wel adequaat en daadkrachtig moeten organiseren, want anders wordt het weer een hoop gepraat. Ik denk dat de heer Koopmans daar vooral op doelt. Als wij dit soort ontwikkelingen willen, moeten wij aanpakken. Over hoe wij dit op een zo duurzaam mogelijke manier aanpakken, hoort de Kamer in de toekomst meer.

De **voorzitter**: Zijn er vragen naar aanleiding van de projecten?
**

De heer **Van Heugten** (CDA): Voor het Hart van Dieren heeft de minister 53,3 mln. gereserveerd met de oorspronkelijke doelstelling dat het spoor verdiept moet liggen. Nu proberen wij al zeven jaar plannen te maken die haalbaar zijn met een verdiept spoor. Dat heeft tot niets geleid. Gaat de minister ons vertellen dat zij opnieuw, als een soort ezel die voor de achtste keer zijn hoofd stoot, een plan gaat maken waarbij het spoor verdiept ligt? Is zij bereid om gewoon 53,3 mln. in te zetten voor een goed plan dat haalbaar is en waarbij een groot deel van de oorspronkelijke doelstelling overeind kan blijven, of houdt zij koste wat kost vast aan de oorspronkelijke doelstelling?

Minister **Cramer**: Ik heb zorgvuldig geformuleerd dat de 53,3 mln. nog steeds gereserveerd is. Dat laat onverlet dat ik met de regio en met de provincies in gesprek wil gaan over de bijdrage die vanuit het Rijk in het licht van het nieuwe plan nodig is om de zaak vlot te trekken. Het is niet onze bedoeling om de zaak nu weer tig jaar te gaan vertragen. Wij willen tot een oplossing komen. Over de bijdragen die de partijen daaraan gaan leveren wil ik, samen met collega Eurlings, met de regio overleggen.

De heer **Van Heugten** (CDA): Wij zullen in tweede termijn hierover een motie indienen, want ik geloof niet dat dit nu de weg is om te garanderen dat wij op korte termijn de resultaten zien die wij zeven jaar geleden als Kamer al voor ogen hadden.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Eerlijk gezegd, begrijp ik er nu helemaal niets meer van. De reden

dat dit verdiept moest worden aangelegd, was de aanwezigheid van extra veel goederenvervoer. Nu zegt de minister dat er geen goederenvervoer is en dat de prognoses pas in het voorjaar komen. Dan begrijp ik niet waarom zij nu zegt dat het plan niet goed is. In mijn ogen zijn wij heel vreemde eisen aan het stellen aan een plan waar draagvlak voor is in de gemeente, een plan dat volgens mij nu voldoet aan de eisen voor de start van het hele project. Het ontgaat mij volledig.

Minister **Cramer**: Mevrouw Roefs antwoord ik dat wij in het verleden met elkaar hebben gesproken over het Hart van Dieren. Toen is er gekozen voor een oplossing met verdiepte ligging. Dat was de kwaliteitseis die de Kamer zelf stelde en waaraan de Kamer een bedrag heeft gekoppeld van 53,3 mln. Vervolgens bleek dat het oorspronkelijke plan binnen het totale bedrag niet realiseerbaar was. Nu ligt er een ander plan. Het blijft inderdaad zo dat het goederenvervoer in de toekomst over dat spoor gaat rijden, dus dat wij een probleem hebben. Nu is de vraag, ook aan u, op welke manier wij – gezien een ander plan met een andere financiële onderbouwing -- vanuit het Rijk welk bedrag inleggen om dat plan gerealiseerd te krijgen. Dat is de discussie en daarover wil ik met de regio en met de provincie in gesprek om te bezien of die hele 53,3 mln. nodig is of op een andere manier. Dat is precies waar ik het nu met hen over wil hebben. Vanuit VROM hebben wij altijd dit soort projecten gestimuleerd als het echt gaat om inpassingen waarbij verdiepte ligging of anderszins ruimtelijk ingewikkelde projecten noodzakelijk zijn. Dat is dus nu een ander project geworden. Ook om precedentwerking te voorkomen, willen wij dit zorgvuldig doen en dat wat wij nu inzetten kunnen verantwoorden als het gaat om een faire behandeling, ook van andere regio´s.

De **voorzitter**: Zijn er meer vragen naar aanleiding van Dieren? Laten wij dit meteen afronden.
**

De heer **De Krom** (VVD): Met alle respect voor de minister, nu hebben wij er twee uur aan besteed hoe het kabinet het allemaal sneller gaat doen lopen in Nederland, met meer mensen erbij. Nu is dit juist weer een voorbeeld waarom dat allemaal niet gaat lukken. De minister begint zelf weer opnieuw in overleg te gaan met allerlei partijen over een plan dat er al lang ligt, dat breed gedragen is en waar geld voor is. Nu beginnen wij daar weer aan te morrelen. Onder andere daarom gebeurt er nooit iets in dit land. Ik kondig aan dat ik graag de motie van het CDA mee teken. Wat mij betreft, hebben wij hierover genoeg geleuterd en gaat de schop gewoon de grond in.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb exact hetzelfde gevoel. Het standpunt hierover van de Kamer is volgens mij bijna Kamerbreed. Dit plan ligt er, het geld ligt er, morgen beginnen. Ik sluit mij daar heel graag bij aan, dus die motie wil ik ook graag mee tekenen, zeker als bewindspersonen over precedentwerking gaan beginnen. Dat is meestal een teken dat de argumenten op zijn. De Kamer is hartstikke helder: nu beginnen!

De heer **Van der Staaij** (SGP): Een motie op dit punt zou uitstekend zijn, ware het niet dat er al zo veel moties geweest zijn. Met moties krijg je nog niet direct de schop in de grond, lijkt op dit onderwerp wel aan de orde te zijn. Over dit onderwerp zijn al zeven jaar geleden de eerste moties ingediend. Moet hier niet eindelijk eens een punt achter gezet worden?

De heer **Van der Ham** (D66): Ik zou ook graag de motie mee willen tekenen van het CDA, maar er zit nog een andere vraag bij. De minister zei daarnet dat de 55 mln. die men tekort komt bij Arnhem Centraal op geen enkele manier is verbonden met het Hart van Dieren. Een euro kun je natuurlijk maar één keer uitgeven. Ik kan mij heel goed voorstellen dat men in het oosten denkt dat er wel een samenhang tussen zal zijn. Kan de minister toezeggen dat zij eerst Arnhem Centraal regelt, ook wat de financiering betreft, en dat het geen uitruil mag worden met het Hart van Dieren? Daar lijkt het wel een beetje op.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Als die motie onderweg is, zie ik die ook graag en zullen wij die allemaal tekenen, maar volgens mij moet de minister het niet zo ver laten komen. In plaats van de schop gingen de afgelopen jaren de moties de grond in. Nu draaien wij het een keer om. Dit begint ons echt te irriteren. Volgens mij is het vrij simpel: de minister zegt vandaag ja tegen het Hart van Dieren, wij gaan aan het werk en het geleuter is voorbij. Dan wordt het geld besteed en kunnen wij ons weer eens met andere dingen gaan bezighouden en over andere dingen moties indienen. Volgens mij moet dat de uitkomst van dit onderdeel van het debat zijn. Dat houd ik de minister graag voor.

De **voorzitter**: Graag een kort helder antwoord van de minister.
**

Minister **Cramer**: De heer Van der Ham antwoord ik: nee, het is geen uitruil. Wij zijn met de regio in gesprek. Het hoofdpunt is dat het een ander plan is, met een andere, mindere basis voor de financiering. Ik wil met de regio in gesprek om te kijken hoe wij de kosten verdelen. Ik vraag u om mij met het indienen van een motie nog even respijt te geven zodat ik die onderhandelingen met de regio kan afronden en u daarover kan berichten zodra wij eruit zijn. Ik verzeker u dat ik dat niet zal gaan traineren en dat ik zo snel mogelijk met de regio tot een

oplossing zal komen.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik stel voor dat de minister tot aan de stemmingen van aanstaande donderdag de tijd heeft.

De **voorzitter**: Het standpunt van de Kamer is helder. Ik geef hierna het woord aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat.
**

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dit gaat mij iets te snel. Volgens mij heeft de heer Van Heugten een volstrekt terecht punt. Dit duurt allemaal al jaren. Als de minister respijt wil, had zij kunnen bedenken dat dit ongeveer het sentiment in de Kamer was. Het is precies zoals de heer Van Heugten zegt. Tot donderdag.

De **voorzitter**: Dat is helder. Heeft de minister nog een reactie?
**

Minister **Cramer**: Ik zeg nog één keer dat dit proces natuurlijk niet alleen een rijksproces is. Het is ook een proces van de regio. Wij komen er samen met die regio uit. Het punt dat ik wil maken, is dat wij budgetteringen hebben. Als een plan verandert, is het dan niet terecht dat wij ons als Rijk afvragen wat dan ons deel is van de bijdrage? Moet dat dan koste wat kost hetzelfde blijven als wij oorspronkelijk met een veel duurder plan hadden ingelegd? Mag ik die vraag stellen? Want anders zegt de Kamer volgende keer dat ik met een ander voorstel kom en dat wij zo niet getrouwd zijn, als ik maar even in de termen van collega Eurlings mag blijven.

De **voorzitter**: De Kamer kan hier eventueel in tweede termijn op terugkomen.
**

Voorzitter: Ten Broeke

De **voorzitter**: Ik begrijp dat mevrouw Agema het woord wil.
**

Mevrouw **Agema** (PVV): Voorzitter. Wij hebben hier te maken met de minister van VROM, van ruimtelijke ordening. Ik vind daarom de vraag op zijn plaats over de Tweede Maasvlakte wanneer daar veel meer werkgelegenheid wordt gecreëerd waar de mensen gaan wonen die

daar straks komen te werken. Het antwoord van de minister dat zij wel ergens gaan wonen vind ik beneden de maat. Ik vind dat de minister van ruimtelijke ordening moet nadenken waar die mensen gaan wonen en op welke wijze dit gebied wordt ontsloten.

Dezelfde vraag heeft betrekking op het probleem dat ik heb geschetst van de scheefgroei tussen Almere en Haarlemmermeer. Er is nu al een woningoverschot in Almere en nu al een banenoverschot in Haarlemmermeer. Dat wordt in 2020 veel erger. Wat zegt de minister van ruimtelijke ordening dan hier in deze zaal? Nee, geen weg door het Groene Hart. Zegt zij dan ook dat de ruimtelijke ordening, de planning niet deugt? Ik zie anders ook niet waar al die huizen en al die banen moeten worden gecreëerd. Aan wat voor planning doet de minister van VROM?

Minister **Cramer**: Natuurlijk, als wij gebieden ontwikkelen, maken wij verstedelijkingsprognoses voor extra mensen die in een bepaalde regio moeten wonen. Dat zullen wij dus ook gaan doen als het gaat om de regio Rijnmond. Wij kunnen inderdaad voorspellen dat die regio meer mensen zal moeten huisvesten. Daar zijn de plannen al op afgestemd. Mensen kunnen – misschien zei ik het gekscherend – natuurlijk wonen waar zij willen, maar zij zullen vooral rond de regio Rijnmond gaan wonen, zoals ik er meteen achteraan zei. Daar houden wij bij de prognoses rekening mee. Dus in de verstedelijkingsafspraken in het voorjaar van 2009 is dat aan de orde.

Als het gaat om het Groene Hart gaan wij zorgvuldig om met de manier waarop wij de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van dat toekomstige metropolitaanse park gaan ordenen. Ik ga niet op voorhand zeggen hoe wij dat gaan doen. Dat bespreek ik met de regio en met de provincies die hierbij betrokken zijn opdat wij een zo goed mogelijke oplossing zoeken, zowel voor de bereikbaarheid alsook voor de duurzaamheid. Dat is waar ik voor sta als minister van ruimte.

De **voorzitter**: Ik zie dat mevrouw Agema toch nog niet helemaal tevreden is met uw antwoord. Ik geef haar kort de gelegenheid om nog een vervolgvraag te stellen.
**

Mevrouw **Agema** (PVV): Ik heb een duidelijk probleem op tafel gelegd: de ruimtelijke planning met betrekking tot de enorme scheefgroei die er al is tussen Almere en Haarlemmermeer en die nog veel erger wordt. Er komen nog eens 60.000 woningen bij in Almere. Er komen nog eens 60.000 banen bij in Haarlemmermeer. Moeten mensen van A naar B gaan? Mijn vraag aan de minister is: wat is nu uw ruimtelijke planning? Op het moment dat u zegt dat er geen weg door het Groene Hart kan, prima, maar dan zal er een andere ruimtelijke planning moeten zijn. Ik zie niet in hoe die ruimtelijke planning anders zou

kunnen, want wij mogen al lang blij zijn dat wij bij Almere nog eens 60.000 woningen kunnen creëren Dus wat zijn nu uw opvatting en uw visie?

Minister **Cramer**: U stelt zo'n brede vraag, terwijl wij een beleid hebben dat er helemaal op gericht is dat wij de verstedelijkingsafspraken laten sporen met de afspraken over werkgelegenheid. Met alles wat u vraagt, wordt u op uw wenken bediend in alle plannen die wij aan het maken zijn. Dat is juist het integrale beleid dat wij voorstaan. De hele schaalsprong van Almere gaat niet anders dan over wat u vraagt. Dus deze laatste algemene vraag kan ik alleen maar pareren door te zeggen: leest u ons beleid.

De **voorzitter**: Ik wijs de Kamer erop dat er straks nog een tweede termijn komt. Ik wil doorgaan met de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat.
**

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Ik heb drie blokjes: regionaal ov, gedecentraliseerde treindiensten en de binnenvaart.

Vanmiddag hebben wij het heel concreet over projecten. Eind oktober hebben minister Eurlings en ik een langetermijnambitie en maatregelenpakketten voor de korte en middellange termijn gepresenteerd in de Mobiliteitsaanpak, waarover wij ook nog apart komen te spreken. De kracht van ons mobiliteitsbeleid zit in de som der delen. Investeren op korte termijn in multimodale reisinformatie – daarvoor trekken wij 30 mln. uit – investeren in de weg en in het spoor – daarover gaat u het vanavond met minister Eurlings hebben – en investeren in regionaal ov en gedecentraliseerde treindiensten, de fiets en de binnenvaart. Aan de hand van de vragen die aan mij gesteld zijn, zal ik in drie blokjes antwoorden en per onderdeel ook de specifieke vragen beantwoorden. Ik begin met het regionaal openbaar vervoer.

Rijk en decentrale overheden investeren fors in het regionaal openbaar vervoer, vooral daar waar grote aantallen reizigers zijn, in en rondom de grote steden, niet alleen in de Randstad, maar ook in de stedelijke netwerken daarbuiten. Er is ruim 1 mld., waarvan ruim de helft afkomstig uit de regio, om het regionaal ov sneller, vaker en zonder omwegen te laten rijden. Het zwaartepunt van de uitgaven ligt in deze kabinetsperiode.

De heer Koopmans stelde de vraag waarom Randstadrail bovengronds aanlandt op Den Haag Centraal, terwijl er eerder een overeenkomst is gesloten over een tunnel. Andere varianten zijn destijds afgevallen, zei hij, omdat deze de ruimtelijke ontwikkeling van het project Den Haag Nieuw Centraal zouden schaden. In 2005 heeft Den Haag een ondergrondse aanlanding in een tunnel voorgesteld. Bij de verdere uitwerking was sprake van technische problemen en hogere kosten. Den Haag heeft alternatieve oplossingen

onderzocht. Ik beoordeel die op de functionaliteit en de gemeente zal die op ruimtelijke ordeningsaspecten beoordelen. Een aanlanding op +2-niveau boven het busplatform lijkt nu qua kosten, functionaliteit en ruimtelijke ordening de beste oplossing te zijn.

Dan heeft de heer Vendrik om duidelijkheid gevraagd over de rijksfinanciering voor bestaande tramplannen in steden. In het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer wordt stevig geïnvesteerd in de tram, namelijk 460 mln. waarvan het Rijk 215 mln. betaalt. Bij de uitwerking van mijn visie op het ov, conform de motie bij de begrotingsbehandeling van onder andere de ChristenUnie, zal ik vanzelfsprekend ook kijken naar de mogelijkheden voor lightrail en tram. En bij de beoordeling van de voorstellen zal natuurlijk ook een kosten/batenanalyse worden gemaakt, want die is niet onbelangrijk. Het is bekend dat voor lightrail en tram substantiële vervoersbewegingen noodzakelijk zijn om de investering inderdaad rendabel te maken.

Mevrouw Agema heeft mij gevraagd hoe het staat met de Noord/Zuidlijn. Deze lijn wordt ontwikkeld onder regie en verantwoordelijkheid van de Stadsregio Amsterdam. Bij een dergelijk project zijn er vele risico's, zoals wij allemaal ook hebben kunnen zien. In de rapportages die ik heb ontvangen, wordt nog steeds uitgegaan van oplevering in 2015.

De heer Cramer heeft gevraagd of de Noord/Zuidlijn ook kan worden doorgetrokken naar Amstelveen. Er is een aanvraag ingediend voor een ombouw van de Amstelveenlijn op de Noord/Zuidlijn. Ik ben hierover in oriënterend gesprek met de gemeente Amsterdam, maar ook hier geldt dat er hoge eisen gesteld worden aan het reizigersaantal om het inderdaad rendabel te laten zijn.

Verder vroeg de heer Cramer waarom er geen ov-projecten zijn in de Zuidplaspolder. Er zijn wel plannen voor lightrail. Op dit moment is dit niet aan de orde, gezien de beperkte woningbouw. Mogelijk is het toekomst interessant bij een verdere uitbreiding van de woningbouw.

De heer Cramer vroeg of er in 2009 een besluit wordt genomen over de financiering van de RijnGouwelijn West. Ik ga ervan uit dat de besluitvorming over deze lijn in het bestuurlijk overleg in het voorjaar van 2009 kan worden afgerond. Voor de RijnGouwelijn Oost is inmiddels 140 mln. gereserveerd.

Op de vraag van de heer Cramer of de snelweg dus onderdeel kan worden van de MIRT-verkenning Rotterdam is het antwoord dat ik deze suggestie zeker zal meenemen in de MIRT-verkenning.

De heer Cramer heeft ook gevraagd naar de lijn Zwolle-Almelo-Enschede. Hij heeft gezegd dat dit een prioritair project is, maar dat er misschien geen geld is. Ook wilde hij weten wat ik hiervan vind. Bij de quick scan van het gedecentraliseerde treinvervoer is vastgesteld dat op deze lijn alleen de punctualiteit tekortschiet. De punctualiteit zal verbeteren met de al vastgestelde en gefinancierde projecten Almelo Verdiept en de aanleg

van de combitunnel in Nijverdal. Daarom is er geen aanvullende actie vereist.

De heer Van der Ham heeft gevraagd om de regio te betrekken bij het doortrekken van de metro van Amsterdam naar Almere, eventueel tot Purmerend/Aalsmeer, en ook bij de plannen voor lightrail. De mogelijkheid om de metro tot Almere door te trekken, maakt onderdeel uit van OV SAAL, en de besluitvorming daarover zal ook in dat kader plaatsvinden. De plannen voor het doortrekken van de metro tot Purmerend/Aalsmeer en lightrail Velsen kunnen worden betrokken bij de gebiedsagenda's en bij de in 2010 uit te werken visie op het openbaar vervoer. Die visie werken wij uit conform de motie-Cramer.

De heer **Koopmans** (CDA): Zou de staatssecretaris in een brief haar besluitvorming over het openbaar vervoer en de tram in Amsterdam naar ons toe kunnen sturen? Wij hebben het er bij de begroting over Den Haag even over gehad, maar wij zouden graag nader toegelicht krijgen wat er precies gaat gebeuren. Wij kunnen dat tot nu toe nog nergens vinden.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Alle informatie die u vraagt, staat in de bijlage bij de Mobiliteitsaanpak.

De heer **Koopmans** (CDA): Die informatie ken ik, maar ik zou het wat uitgebreider willen. Er staan wel een paar zinnetjes. Wij gaan ervan uit dat daaraan wat meer documenten ten grondslag liggen. Het was bijna vier keer het bedrag van Dieren, dus er zal wel een pakketje besluitvorming zijn.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat is er zeker wel. Als u hierover nog meer achterliggende informatie en stukken wilt, ben ik zeker bereid, u die toe te sturen.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Wij zitten hier al bijna de hele dag en hebben een debat gehad met een interessante discussie, ook over het openbaar vervoer en over de aanleg van nieuwe wijken. De staatssecretaris refereerde al even aan de Zuidplaspolder, maar ook aan Amstelveen. Het gevoel in deze Kamer wordt nogal breed gedeeld dat wij soms een aanloopje moeten nemen naar iets wat later exploitabel wordt. De staatssecretaris weet net zo goed als ik dat dat bij ov knap lastig is, dat wij voortdurend wachten tot wij het aantal opstappers hebben en dat wij allen – zeker de fervente voorvechters van openbaar vervoer – daar eigenlijk verandering in willen brengen. Amstelveen heeft met 80.000 inwoners geen station. De staatssecretaris zegt dat wij voldoende opstappers nodig hebben. Ik kan mij niet voorstellen dat je geen station rendabel kunt krijgen in Amstelveen.

De Zuidplaspolder is een typisch voorbeeld. Ik weet nog niet in welke dichtheden wij daar gaan bouwen, de staatssecretaris heeft daar geen enkele zin aan gewijd. Kan zij hier

iets over zeggen in reactie op het gevoelen dat zo duidelijk leeft in deze Kamer?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik kan het gevoelen heel goed begrijpen, dat leeft bij mij natuurlijk ook. Als je een nieuwe wijk aanlegt en als je wil dat mensen de juiste routine krijgen, moet je er inderdaad voor zorgen dat er al vrij snel openbaar vervoer is, zodat zij zich niet aangewend hebben om met de auto te gaan. Het is heel moeilijk om die routine weer terug te buigen. Dat ken ik dus. Tegelijkertijd moet je wel reëel zijn met je plannen. Er wordt zeker rekening gehouden met de toekomstige situatie als gekeken wordt of de plannen rendabel zullen zijn. Er wordt echt niet naar dit moment gekeken, maar ook naar een verdere toekomst, waarin de wijk volledig bebouwd zal zijn, en naar de verdere vervoersbewegingen die dan kunnen worden verwacht. Dat wordt meegenomen in het afwegen van het al dan niet rendabel zijn van de lijn. Er wordt dus niet naar het moment van nu gekeken.

De heer **Van der Ham** (D66): Goed dat u volgend jaar terugkomt over het eventueel doortrekken naar andere gebieden. U moet natuurlijk altijd goed kijken of dat er wel uit kan. Ik vraag u daarbij wel om ook eens wat verder te kijken. Bij de ontwikkeling rond Den Haag en de RijnGouwelijn zijn er allemaal kleinere lightrailachtige verbindingen, waarvan wij hopen dat zij in de toekomst steeds meer met elkaar geknoopt raken. Er zijn allerlei problemen doordat er andere systemen worden gebruikt en zo meer. Ik hoop dat u ook wat verder kijkt dan alleen naar de komende tien tot vijftien jaar, want dan kunnen wij er wellicht ook in de planning voor volgend jaar rekening mee houden dat dit mogelijk een ontwikkeling in de verre toekomst zou kunnen zijn, zeker op plekken waar nu al treindijken liggen uit het begin van de vorige eeuw. Die netwerken zijn er eigenlijk al, alleen zijn zij in de jaren vijftig afgebouwd. Kunt u dat ook in die verkenning meenemen voor volgend jaar?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: In de Mobiliteitsaanpak hebben wij verschillende tijdzones opgenomen. Wij hebben gekeken naar knelpunten waar er echt direct effect is als je er nu geld in stopt. Daaraan wordt bijvoorbeeld ruim 1 mld. besteed. Daar is ook de motie van de heer Cramer op gericht, om te kijken of er meer van deze mogelijkheden zijn. Hoe sneller, hoe beter. Vervolgens is er natuurlijk ook de middellange en de lange termijn, waar wij ook naar kijken, maar daar gaan wij deze kabinetsperiode niet direct mee beginnen. Wij gaan wel na wat een goed stelsel van ov is. Het doel van de Mobiliteitsaanpak is om de reiziger echt de keuze te geven. Dat betekent dat er een goed werkend ov-net moet zijn dat goed op elkaar aansluit. Dus daar kijken wij zeker naar. Dit is ook een van de redenen waarom wij graag willen dat er tot 2028 gekeken kan worden, omdat dat ons de mogelijkheid geeft om dit verantwoord en duurzaam op de lange termijn te doen.

De heer **Van der Ham** (D66): Dank u wel dat u verder wilt kijken, zeker ook als je meeneemt waar vroeger lijnen hebben gelopen, voor de Tweede Wereldoorlog. Heel vaak ligt er voor een deel al infrastructuur die je kunt gebruiken, zeker in de stedelijke en dichtbevolkte Randstad. Daarbij vind ik het wel van groot belang dat u samen met uw collega van ruimtelijke ordening beziet of je, als het gaat om toekomstige woningbouwlocaties vooral in het noorden van de Randstad, een win-winsituatie kunt creëren. Als je meer gaat bouwen, is het meer voor de hand liggend om het daar te doen, omdat daar voor een deel al de infrastructuur ligt.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat is een uitstekende suggestie, die nemen wij ook mee. In 2010 kom ik echt met plannen voor de langere termijn. Ik zeg u toe dat wij ook zeker rekening houden met de ruimtelijke ordening en de woningbouw.

De heer **Roemer** (SP): De staatssecretaris heeft geantwoord op de perikelen rondom de Amsterdamse Noord/Zuidlijn. Zoals bekend, wordt daar de ene tegenslag na de andere opgestapeld. Het Rijk heeft de verantwoordelijkheid afgekocht en Amsterdam zit nu met de gebakken peren. Amsterdam is natuurlijk ook op zoek naar alternatieven hoe het daarmee verder moet. Op welke voorwaarden is de rijksbijdrage aan Amsterdam afgegeven? Kan Amsterdam inderdaad vrijuit ieder alternatief bedenken, gezien alle tegenslagen? Zijn er nog voorwaarden gesteld? Kan de bouw bij wijze van spreken geheel stilgelegd worden? Kan de lijn deels afgebouwd worden? Heeft Amsterdam de vrijheid om dit allemaal te doen of is de rijksbijdrage op bepaalde voorwaarden gegeven?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: U zegt dat het Rijk de verantwoordelijkheid heeft afgekocht. Dat is niet de juiste omschrijving. De verantwoordelijkheid ligt bij Amsterdam, omdat wij het regionaal openbaar vervoer gedecentraliseerd hebben. Het Rijk heeft wel een bijdrage gegeven. Aan die bijdrage, die ook is uitgekeerd via de BDU, zitten subsidievoorwaarden. Mocht dit project stoppen of mochten er dingen gebeuren waardoor niet meer aan de subsidievoorwaarden wordt voldaan, dan kan het Rijk het bedrag terugvorderen. Zo gaat dat met subsidie. Als het gaat om de toekomst en als Amsterdam denkt een alternatief te hebben waarvan het mooi zou zijn als het Rijk daar nog eens financieel naar keek, dan moet men een heel goed verhaal hebben. Dan zullen wij daar natuurlijk nog eens naar kijken, maar altijd onder de subsidievoorwaarden die daaraan gesteld worden.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik miste in de beantwoording wat de staatssecretaris vindt van het voorstel om te kijken naar ov-knopen bij de Zuidtangent, met een kruising met de A9

daar. Kan dat volgend jaar ook in de planstudie worden opgenomen?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik hoor dat de minister op deze vraag zal ingaan, dus het antwoord krijgt u vanavond.

De **voorzitter**: Ik constateer dat er geen verdere vragen meer zijn. Ik verzoek u aan uw tweede blokje te beginnen.
**

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Mijn tweede blokje betreft de gedecentraliseerde treindiensten. De quick scan richtte zich met name op de 22 gedecentraliseerde treindiensten. De afgelopen jaren is er op deze lijnen een aanzienlijke vervoersgroei gerealiseerd. Op een aantal lijnen is sprake van een flinke groeipotentie. Ik draag 90 mln. bij aan de kosten van kortetermijnmaatregelen die een beter gebruik van die gedecentraliseerde treindiensten kunnen bewerkstelligen. In het MIRT-overleg in het voorjaar van 2009 wil ik daarover afspraken maken met de decentrale overheden. Dan wil ik ook met hen spreken over cofinanciering, want het is duidelijk dat er dan met die 90 mln. natuurlijk veel meer kan gebeuren.

De heer Koopmans vroeg welke infrastructuur nodig is voor een sneltreindienst over de Maaslijn tussen Venlo en Maastricht. ProRail heeft onder andere onderzocht wat er nodig zou zijn voor deze sneltreindienst. De conclusie was dat daarvoor vrijwel zeker een extra spoor nodig is op het 23 kilometer lange traject tussen Venlo en Roermond. Mogelijk is ook een uitbreiding van de perroncapaciteit in Venlo nodig. ProRail heeft nog niet onderzocht welke maatregelen er nodig zijn voor een extra sneltreindienst van Roermond naar Maastricht en vice versa, het resterende deel. Overigens wordt op dit traject nu al wel een IC-dienst geboden. De verbinding betreft twee verschillende concessies, enerzijds het traject Venlo-Roermond, dat wordt gereden door Veolia en anderzijds het traject Roermond-Maastricht, dat deel uitmaakt van het hoofdrailnet van de NS.

Mevrouw Roefs vroeg of er zicht is op een inhaalspoor bij Sneek. Ik ben erover geïnformeerd dat de provincie Friesland binnenkort een overeenkomst met ProRail gaat tekenen, zodat Sneek Noord een inhaalspoor zal krijgen. Het is de bedoeling dat dat begin 2009 zal starten.

Mevrouw Roefs vroeg ook of er zicht is op extra perroncapaciteit in Leeuwarden. Het is nu net bekend geworden dat dat een knelpunt is. ProRail is op dit moment bezig met het zoeken van oplossingen.

Verder heeft mevrouw Roefs gevraagd of er voor het knooppunt Joure een tijdelijke oplossing denkbaar is met inzet van openbaar vervoer. Over het knooppunt Joure is

afgesproken dat de regio in het voorjaar van 2009 met een voorstel komt. Ik wil op aangeven van de Kamer daarbij wel aandacht vragen voor een tijdelijke oplossing, mogelijk inderdaad met inzet van openbaar vervoer. Dat kan zeker op de korte termijn soelaas bieden.

De heer **Roemer** (SP): Ik had ook gevraagd naar diezelfde lijn waarvan de staatssecretaris alleen Venlo-Roermond heeft genoemd. De hele lijn loopt nu van Nijmegen naar Roermond. Ik heb juist integraal geprobeerd – laat ik dat woord nog maar eens noemen, nu wij dat vandaag zo vaak gehoord hebben – om die hele lijn deel te laten uitmaken van het traject Groningen-Maastricht. Nu gaat het allemaal via steden, via lijnen die toch al overvol zijn. Dit zou een grote ontlasting kunnen zijn. Die lijn heeft in totaliteit een behoorlijke potentie. Wil de staatssecretaris daar nog op ingaan of komt de minister daar nog op terug?

Mijn tweede vraag ging over Randstadrail. De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft na onderzoek te hebben gedaan, geconcludeerd dat het eigenlijk allemaal te snel van start is gegaan en dat een kennis- en expertisecentrum van het Rijk hieraan wellicht een bijdrage had kunnen leveren. Ziet het kabinet daar iets in?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Op de eerste vraag over de hele lijn zal de minister vanavond terugkomen. Ik heb de feitelijke vraag van de heer Koopmans beantwoord wat er nu bekend is over de twee lijnen waarover ik het met u gehad heb. Op de vraag of wij iets zien in een kennis- en expertisecentrum omdat dit problemen bij Randstadrail had kunnen voorkomen antwoord ik dat dit een onderwerp is dat weer iets naast de onderwerpen ligt in het MIRT-projectenboek. Ik kom hier in elk geval in de tweede termijn op terug, maar ik heb even tijd nodig om hiernaar te kijken.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik kom toch nog even terug op het inhaalspoor tussen Sneek en Leeuwarden. Ik hoorde de staatssecretaris zeggen dat zij zelfs al gehoord heeft dat het in 2009 gerealiseerd kan worden. Ik heb begrepen dat het gerealiseerd kan worden omdat de provincie wil voorfinancieren en het op fiftyfifty basis wil aanleggen. Daarover heb ik nu nog niets gehoord. Het gaat naar ik meen om 3 mln. Graag krijg ik hierop antwoord.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat is geen afspraak tussen het Rijk en de provincie. Ik heb u gezegd dat ik in het voorjaar met alle regio's wil spreken over de besteding van de 90 mln. U begrijpt dat ik dan natuurlijk ook graag wel een goede afweging wil maken in welke regio, aan welke projecten en met welke criteria wij dat geld gaan besteden. Als ik het zo zie, denk ik dat dit inhaalspoor echt een heel goede kans zal maken, maar om nu andere regio's niet tekort te doen, stel ik voor om even te wachten tot het overleg in het voorjaar, om dan in één keer met alle regio's afspraken te maken. Dan zit Friesland daar ook bij.

De **voorzitter**: Ik zie verder geen vragen en ik verzoek de staatssecretaris aan het laatste blokje te beginnen.
**

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Mijn laatste blokje is de binnenvaart. Wat de quick wins van de binnenhavens betreft, is de eerste tranche een succes. Ik heb dat bij de begrotingsbehandeling ook al gemeld. Het beschikbare subsidiebedrag voor de eerste tranche is flink overtekend. Er is 30 mln. beschikbaar en er is 75 mln. gevraagd. In de MIRT-overleggen van eind oktober heb ik uiteindelijk 35 projecten voor een totaalbedrag van 34,6 mln. gehonoreerd. De uitvoering van die projecten zal in 2011 starten en in 2013 zijn afgerond.

De heer Koopmans heeft gezegd dat het kabinet samen met de sector voorstellen moet doen voor regionale plannen die binnen de 62 mln. niet kunnen worden gehonoreerd. Bij de begrotingsbehandeling heeft de heer Cramer al gevraagd of ik de noodzaak zie tot meer investeringen in de binnenhavens. Ik heb toen de heer Cramer geantwoord dat ik de regeling quick wins binnenhavens in 2009 wil evalueren. Daarbij betrek ik ook de resultaten van het onderzoek naar verwachte containerstromen. Wij moeten nog wel kijken hoe wij verwachten dat dat er in de toekomst uitziet. Begin 2010 stel ik mij voor om te bekijken of er een derde tranche nodig is. Bij die besluitvorming zal ik natuurlijk ook zeker het nu al verwoorde standpunt van het CDA goed betrekken.

Verder vroeg de heer Koopmans om €200.000 beschikbaar te stellen voor de opwaardering van de mooie binnenhavens in Leeuwarden. In de eerste tranche heb ik die aanvrage niet kunnen honoreren omdat de onderbouwing van de projecten niet goed genoeg was. Dan moet je prioriteiten stellen en worden degenen wel gehonoreerd die een goede onderbouwing hebben. Er is natuurlijk nog een tweede tranche. Ik ben zeker bereid om dezelfde voorstellen in die tweede tranche te laten meedoen als zij beter onderbouwd zijn en om te kijken of zij dan wel gehonoreerd kunnen worden.

De heer Koopmans heeft ook gevraagd om een preverkenning van de zeesluis Delfzijl. Deze preverkenning is een verantwoordelijkheid van de provincie Groningen. De provincie heeft mij de preverkenning nog niet officieel aangeboden. Via informele circuits heb ik wel gehoord dat de preverkenning mogelijk niet een zodanig positieve uitkomst heeft als wij misschien graag zouden zien en horen. Maar de officiële uitreiking aan mij moet nog plaatsvinden, dus daar moet ik nog even op wachten.

De heer Van der Staaij heeft gezegd dat hij wel vragen heeft over het reguliere onderhoud van de vaarwegen bij het inlopen van het achterstallig onderhoud. In de begroting 2009 zijn al extra middelen gereserveerd om de achterstanden in het onderhoud van de

vaarwegen in 2016 te hebben ingelopen in plaats van in 2020, vier jaar eerder. Dit is een forse versnelling ten opzichte van de midterm review uit 2006 in de vorige begroting. In die midterm review is ook aangegeven dat pas in de periode vanaf 2011 het budget groeit tot het niveau waarop vooral preventief onderhoud mogelijk is. Dat betekent dat ondanks de in die begroting verwerkte versnelling voor het eerder wegwerken van het achterstallig onderhoud er nu tijdelijk sprake is van een ontoereikend budget in 2009. Maar dit zal in 2010 weer achter de rug zijn en de einddatum dat in 2016 alle achterstallig onderhoud is ingelopen komt absoluut niet in gevaar.

De heer Van der Staaij en de heer Roemer hebben gevraagd of er ook meer gedaan kan worden aan het oplossen van knelpunten. Het COV heeft gezegd hier mogelijkheden te zien voor een bedrag van 150 tot 250 mln. Een aantal zaken moet hiervoor worden opgelost. Ten eerste is dat de capaciteit. Rijkswaterstaat zal om meer te kunnen doen echt meer menskracht moeten hebben. Het is niet zo dat je vandaag een advertentie zet en morgen de mensen hebt. Daar gaat echt wel de nodige tijd overheen. Ten tweede heb ik mij voorgenomen om te zien hoe wij kunnen leren van de snellere aanpak van de procedures met de wegen. Dat zou ook voor de vaarwegen winst kunnen opleveren. Wij moeten wel een aantal maanden afwachten hoe dat nu precies uitpakt en wat wij daarvan kunnen leren. Ten derde is een versnelling ter waarde van 150 tot 250 mln. natuurlijk mooi, maar dat geld moet dan wel op een gegeven moment naar voren gehaald worden. Dit zijn nog hobbels die daarvoor genomen zouden moeten worden.

In dit verband wil ik ook terugkomen op wat anderen hebben gezegd over de kredietcrisis en de mogelijkheden van versnelling die er zouden zijn. U begrijpt dat ik de mogelijkheden van versnelling hier toch echt in eerste instantie zie bij het beheer en onderhoud. Wij zullen er in februari op terugkomen om te kijken wat er nu precies mogelijk is en wat er ook financieel voor nodig is.

Dan heeft mevrouw Roefs gevraagd naar de stand van zaken bij Seine Nord. Verkeer en Waterstaat heeft op 2 december in samenwerking met de haven van Rotterdam, Voies navigables de France, de Franse ambassade en de EVD een seminar georganiseerd in Rotterdam. Daar waren ook Nederlandse bedrijven bij. Het project is nader onder de aandacht gebracht, inclusief de mogelijkheden voor PPS. Zowel in Frankrijk als in België wordt hard gewerkt aan de renovatie en aanpassing van bestaande vaarwegen. Dat is hard nodig voor het beter bevaarbaar maken van het project. In Nederland is de bestaande infrastructuur op orde. Voor het ontbrekende stuk op Frans grondgebied wordt door de Franse overheid nog gezocht naar 900 mln. Men kijkt dan ook naar een PPS-financiering.

Er is ook gevraagd of er zicht is op een aanvullende bijdrage voor de Wilhelminasluis in de Zaan, zodat wij met een planstudie kunnen starten. De planstudie is al gestart en is bijna klaar, waarschijnlijk begin 2009. De provincie is hiervan de trekker. Met de provincie

heb ik afgesproken, overleg te voeren op basis van de planstudie en een voorstel van de regio voor financiering. In dat gesprek zal ook een eventuele rijksbijdrage aan de orde komen. U begrijpt dat ik daar nu nog niet op vooruit wil lopen. Ik wil echt even de uitkomst van de planstudie begin 2009 afwachten.

De heer Koopmans heeft gevraagd of ik mee wil werken aan een second opinion over de vaargeul Harlingen-Terschelling. Dat wil ik zeker. Het lijkt mij ook een heel goed idee om te kijken naar cofinanciering van de betreffende rederij. Het is wel goed om te bedenken dat de enorme omweg die de veerboot naar Terschelling moet maken toch wel te maken heeft met stromingen in de Waddenzee en dat een rechte vaargeul graven wel aantrekkelijk lijkt, maar voor onderhoud natuurlijk wel heel veel geld zou vragen. Je werkt dan eigenlijk tegen de natuur in, dus dat is wel een aandachtspunt hierbij. Een second opinion kan echter zeker geen kwaad. Dat klinkt wat flauw. Ik ga hiermee aan de slag.

De heer Van Heugten heeft gevraagd of de omwisselbesluiten voor de IJsseldelta Kampen en IJsselsprong Zutphen nog voor 1 januari 2009 zullen worden genomen. Het ziet er niet naar uit dat dat zal gebeuren. Dat is op zichzelf niet bezwaarlijk, want de pkb verplicht hier niet toe. De IJsselsprong Zutphen realiseert niet in 2015 de vereiste waterdaling, maar het plan biedt wel kansen voor de hoogwateropgave voor de langere termijn. Samen met de minister van VROM en de regionale partners ga ik de mogelijkheden verkennen om te komen tot een plan dat zowel de kortere als de langere termijn bedient. Ik denk dat wij daar in het voorjaar van 2009 helderheid over hebben. Dan zal ook een mogelijk omwisselbesluit genomen kunnen worden.

Voor de bypass Kampen is de beslissing verplaatst naar het eerste kwartaal van 2009, zodat de toekomstvastheid van deze maatregel ook in de besluitvorming betrokken kan worden.

Dat brengt mij ook bij de geruststelling waarom de heer Van der Ham gevraagd heeft omdat hij in de pers dit weekend toch iets anders las dan hij dacht dat ik in de begrotingsbehandeling vorige week gezegd had. Ik neem aan dat er iemand voor de heer Van der Ham luistert en hem helemaal op de hoogte zal stellen van wat ik antwoord. Het kabinet heeft in het waterplan de 1,5 meter peilstijging die de commissie-Veerman noemt als maximum overgenomen, maar het echte besluit en de bepaling tot hoeveel het peil zal stijgen wordt pas in 2015 genomen, omdat daarvoor nog een heel aantal onderzoeken nodig is om te kijken wat nu definitief de hoogte zou moeten zijn. Dus ik denk dat ik de heer Van der Ham kan geruststellen dat er nog alle mogelijkheden zijn en onderzoeken gedaan worden om te spreken over de stijging van het peil in het IJsselmeer.

De **voorzitter**: De heer Van der Ham komt net binnen. Ik zag dat de heer Vendrik zo geïnteresseerd keek dat hij het de heer Van der Ham vast in zijn oor kan fluisteren wat de

staatssecretaris zojuist heeft gezegd.
**

De heer **Van der Ham** (D66): Was het een goed antwoord?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Jawel, het viel best mee.

De heer **Van der Ham** (D66): U krijgt het van mij in tweede termijn te horen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De heer Koopmans vroeg wat ik doe met de gebiedsontwikkeling IJsseldelta Zuid. Voor het programma Ruimte voor de Rivier wordt een quick scan uitgevoerd naar mogelijke consequenties van een hoger IJsselmeerpeil voor de bypass Kampen. Daarnaast wordt de financiële haalbaarheid van het plan IJsseldelta Zuid uitgewerkt door Rijk en regio. Daarbij wordt ook de Roggebotsluis en de mogelijkheid van voorfinanciering door de provincie betrokken. Samen met de minister van VROM zal ik hierover op niet al te lange termijn – ik verwacht ook voorjaar 2009 – een beslissing nemen.

De heer Roemer heeft mij gevraagd of ik de signalen ken dat de radaroplossing op het Hollands Diep weggegooid geld zou zijn en wat daarop mijn reactie is. In de planstudie wordt breed naar oplossingen als radardekking en betonning gekeken. De planstudie zal begin 2009 opgeleverd worden. Op basis daarvan zal ik een afweging maken tussen de veiligheid en de kosteneffectiviteit van de maatregelen, waaronder radardekking, om de nautische veiligheid ter plaatse te waarborgen.

De **voorzitter**: Subtiel waren mij al verzoeken gemeld van mevrouw Roefs, de heer Van der Staaij en de heer Roemer.
**

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb volgens mij nog een vraag openstaan over personeelstekorten.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Op de personeelstekorten bij Rijkswaterstaat ben ik wel ingegaan in antwoord op de heer Van der Staaij, maar ik heb daarbij uw naam kennelijk niet genoemd. Als het gaat om het versnellen van de aanleg van vaarwegprojecten bij de 150 tot 250 mln. waar het COV mogelijkheden voor ziet, is het personeelstekort wel een hobbel die genomen zal moeten worden en die niet zo heel snel kan worden opgelost.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Is de inzet van de staatssecretaris er wel op gericht? Het is

een hobbel, maar als wij die versnelling willen, zou er wel werk van gemaakt moeten worden of niet juist een positief aspect van de negatieve kredietcrisis wellicht nu meer mogelijkheden dan in het verleden biedt om ook nog aan extra personeel te kunnen komen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Als het gaat om de gevolgen van de kredietcrisis denk ik eerder aan beheer en onderhoud, omdat dat werk is dat je direct kunt beginnen. Als het gaat om de aanleg is er altijd een hele procedurele fase daaraan voorafgaand, die gewoon heel veel tijd kost. Dat was de tweede hobbel die ik u noemde. Ik wil ook zien of ik die procedures korter en sneller kan laten lopen, maar daarvoor wil ik eerst even kijken naar collega Eurlings om te zien hoe hij dat met de wegen doet. Mogelijk kan dit ook op niet al te lange termijn goede lessen voor de omgang met de projecten in de natte rijkswaterstaat opleveren. Die beide zaken zouden kunnen leiden tot versnelling. Dan is er nog wel de financiering, die dan – last but not least – natuurlijk ook wel weer een enorme hobbel is. Als wij die drie dingen overwinnen, kunnen wij versnellen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Uw inzet is er wel op gericht om te kijken of wij die hobbels kunnen overwinnen? Worden wij daarover bericht begin volgend jaar?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Jazeker, mijn inzet is om die te overwinnen.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb nog een aanvullende vraag na het nogal cryptische antwoord van de staatssecretaris over het radarsysteem op het Hollands Diep en de Dordtse Kil. Ik ga ervan uit dat zij een slimme afweging zal maken als die voorligt. Ik had haar gevraagd of de signalen – zij weet welke ik bedoel – haar hebben bereikt en of de Kamer ook die geluiden zou mogen ontvangen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Over de signalen waarover u spreekt, hebt u mij eerder aangesproken. Ik ben daar ingedoken. Zij komen waarschijnlijk uit een conceptversie van een van de drie rapporten die aan de Kamer zijn toegestuurd. U weet dat ik zeker van plan ben om een goede afweging te maken, dus ook dat wat u mij aanreikt, zal ik zeker nog eens goed bekijken om geen onverstandige besluiten te nemen.

De **voorzitter**: Ik zie dat er verder geen vragen meer zijn. Ik wil hiermee deze termijn van de staatssecretaris afsluiten. Wij hebben besloten om nog voor de dinerpauze gedurende vijf minuten een tweede termijn te houden met minister Cramer.
**

De heer **Koopmans** (CDA): Als wij even een minuutje de tijd krijgen om de zaken te ordenen zou dat welkom zijn.

De **voorzitter**: Ik schors de vergadering.
**

De vergadering wordt van 18.25 uur tot 18.30 uur geschorst.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Van Heugten.
**

De heer **Van Heugten** (CDA): Voorzitter. De beantwoording van de minister over het spelregelkader van het MIRT heeft ons in ieder geval goed gedaan op één punt, en wel het adagium “integraal wat moet, maar sectoraal wat kan”. Wij denken toch dat alles aan alles koppelen uiteindelijk niet datgene oplevert wat wij met elkaar voor ogen hebben.

Over het ruimtelijk investeringsbudget heb ik harde woorden gesproken in de richting van de minister, omdat wij absoluut niet tevreden waren over de beantwoording van de motie van vorig jaar. Het CDA was uitermate ontevreden over die beantwoording, zij het iets minder vernietigend dan zijn collega van de PvdA. Ik heb hier vandaag meer antwoorden gehoord dan in een jaar tijd in de reacties die, in dit geval via WWI, naar ons toe zijn gekomen. Ik heb nu enig zicht op de hoofdlijnen van de ruimtelijke projecten waarover wij praten en ik weet nu dat er een nadere invulling moet komen en dat de minister komend voorjaar de Kamer hierover nader wil informeren. Wij zitten in januari weer in een overleg over de Nota Ruimte. Wellicht kan de minister daar alvast een eerste schets van geven aan de Kamer.

Ik ben ook blij met de toezegging van de minister over de stadshavens Rotterdam: een goed, groot en belangrijk project, ook in combinatie met de Zuidplaspolder. Die combinatie heeft de minister toegezegd. Ik roep de minister alleen op om hier prioriteit aan te geven en om de besluitvorming voor de zomer van 2009 af te ronden. Wij denken net zoals andere fracties dat dat heel belangrijk is.

Ook ben ik blij dat de minister heeft toegezegd dat voor de alternatieven van de Hoekse Waard, de bedrijventerreinen Nieuw Reijerwaard en Westelijke Dordtse Oever, nog steeds 25 mln. beschikbaar is en dat het signaal dat wij kregen dat daar 3 mln. vanaf gehaald zou zijn naar het rijk der fabelen verwezen kan worden.

Over het Hart van Dieren hebben wij uitgebreid met de minister gedebatteerd. Ik dien namens een aantal fracties daarover de volgende motie in. Ik moet u zeggen dat wij het lid Verdonk missen in dezen, anders was dit een Kamerbrede motie geweest. Hoe kan het ook

anders? De Partij voor de Dieren is helaas in dit geval voor Dieren aanwezig.

*M

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er al jarenlang over de problemen in Dieren wordt gesproken, gerekend, getekend en onderhandeld en dat de Kamer al vanaf 2002 geld voor een rijksbijdrage voor een oplossing ter beschikking heeft gesteld;

draagt de regering op om de 53,3 mln. die gereserveerd is voor het Hart van Dieren niet opnieuw ter discussie te stellen en geen nieuwe planvorming te starten, maar over te gaan om de rijksbijdrage in het thans voorliggende plan in te zetten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Heugten, De Krom, Roemer, Van der Staaij, Roefs, Cramer, Van der Ham, Vendrik en Agema.

Zij krijgt nr. 42 (31700-A).

**

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor hun antwoorden. Ik dank de staatssecretaris in het bijzonder voor haar duidelijke tekst over de derde tranche quick wins binnenhavens. Zij gaat ermee aan de slag. Wij wachten dat natuurlijk wel bij de begroting voor 2010 af. Ik heb even overwogen om haar als steuntje in de rug een motie mee te geven, maar laat ik het bij dezen nog eens uitspreken: ik heb de verwachting dat zij dit zogezegd op een ordentelijke manier samen met de kansrijke, CO_2-vriendelijke sector regelt..

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Voorzitter. Ook van mijn kant dank voor de beantwoording van de vragen door de bewindslieden. Wij hebben er in mijn ogen een stevig debat van gemaakt. Ik vind dat ook nodig, zoals u inmiddels begrepen hebt. Ik maak enkele opmerkingen over het spelregelkader. Ik dank de bewindslieden voor hun toezegging dat het een stuk in ontwikkeling is, dat er dus in dat opzicht ook een ontwikkeling zal plaatsvinden in het kader dat verband houdt met de gebiedsagenda's en dat wij daarvan een nieuwe versie kunnen

verwachten. Ik vraag mij af of dit weer een jaar gaat duren. Dit heb in mijn eerste termijn al gevraagd.

Over het eerste kader en een aantal genoemde aspecten daarvan heb ik toch nog wel een opmerking. Ik dien er samen met mijn collega van de ChristenUnie ook een motie over in over het volgende. De bewindslieden stellen heel duidelijk dat zij in het kader alleen het proces vaststellen en dat al het beleid in beleidsnota's moet worden vastgelegd. Er vindt alleen vroeg of laat interactie plaats. Ook dat moet worden vastgelegd in het spelregelkader. Daarover dien ik de volgende motie in. Zij is al bekend van ons, van onze beide fracties volgens mij, in verband met het openbaar vervoer.

*M

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het wenselijk is dat hoogwaardig ov bij nieuwbouwwijken tijdig beschikbaar is en dat daarom niet moet worden gewacht totdat er sprake is van een aanvaardbaar exploitatieniveau als daar wel zicht op is;

overwegende dat ov tijdig kan worden gerealiseerd als het een keiharde randvoorwaarde is in het MIRT-spelregelkader en in gebiedsexploitaties wordt meegenomen zodat aanloopverliezen kunnen worden opgevangen;

verzoekt de regering, samen met decentrale overheden te onderzoeken hoe belemmeringen voor een tijdige realisatie van (hoogwaardig) ov bij nieuwbouwwijken kunnen worden weggenomen en hiertoe het MIRT-spelregelkader aan te passen en de Kamer hierover binnen een halfjaar te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Vermeij en Cramer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 43 (31700-A).

**

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik heb even een vraagje aan mevrouw Vermeij. Als ik het

goed gehoord heb, vraagt zij of de aanloopverliezen uit het ov uit de gebiedsexploitaties kunnen worden betaald. Wordt de woningbouw daardoor niet helemaal onbetaalbaar?

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Dat kan niet de bedoeling zijn. Deze motie is dan ook een oproep om te onderzoeken of dat mogelijk is. Wij weten dat dit in sommige gebieden al in exploitaties in aanmerking wordt genomen en dat dit niet tot hogere kosten leidt. Het gaat natuurlijk altijd om het opvullen van een bepaalde tijdspanne, om het nagaan of bepaalde investeringen naar voren kunnen worden gehaald. Dat hoeft niet tot duurdere huizen te leiden.

De heer **Van Heugten** (CDA): Dus u beperkt het tot voorfinancieringen?

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Dat is wel een van de belangrijkste items in dezen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik zou denken dat het wij het één keer zouden moeten regelen in plaats van het te onderzoeken. Wij hebben ons zo vaak aan deze zelfde steen gestoten, een keer, twee keer. Als dit de intentie is van deze twee belangrijke coalitiefracties, zullen wij het dan vanavond ook even toepassen op een aantal projecten die nog voorbijkomen? Dan kunnen wij het namelijk meteen regelen. Daar houd ik wel van. Is dat ook de intentie van beide coalitiefracties?

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Waar mogelijk is dat zeker de intentie. Zelf noem ik het gebied rondom Valkenburg. Dan hebben we het bijvoorbeeld over de RijnGouwelijn waarvan de aanleg is gepland. Die moet op tijd klaar zijn. Dat is de intentie van het MIRT en dat is ook de intentie van deze motie.

Over de ruimtelijke investeringsagenda hebben wij stevige woorden gewisseld met de minister. Wij begrijpen dat het haar inzet is om dat echt goed te regelen, maar wij vragen al sinds enkele jaren om een investeringsagenda voor de periode 2014-2020. Wij hebben er al een jaar op gewacht, maar wij hebben niets gekregen. De minister zegt dat zij er nu mee bezig is en, inderdaad, zoals de heer Van Heugten terecht zegt, hebben wij er tijdens dit debat al meer informatie over gehad dan in het hele jaar daarvoor. Toch meent mijn fractie hier een motie over te moeten indienen. Zij luidt als volgt.

*M

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat naar aanleiding van de motie-Koopmans/Samsom de regering in het voorjaar van 2009 komt met een voorstel tot verlenging van de MIRT-periode tot en met 2028;

van mening dat hierin de ruimtelijke rijksinvesteringen, voortvloeiend uit de Nota Ruimte, een plaats moeten krijgen;

verzoekt de regering, in aanvulling op de ontvangen uitvoering van de motie-Van Heugten c.s. (31200-XI, nr. 60) een doorzicht te geven op de noodzakelijke financiële middelen 2014-2020 en waar mogelijk met een doorkijk tot en met 2028 te komen, inclusief de wijze waarop deze investeringen in het verlengde MIRT worden opgenomen, en de Kamer daarover in het voorjaar 2009 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Vermeij, Van Heugten, Van der Staaij, Van Leeuwen, Vendrik en Cramer.

Zij krijgt nr. 44 (31700-A).

**

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik vraag minister Cramer wanneer er duidelijkheid komt, althans in haar ogen, over de ov-terminal Arnhem of wanneer het gat dat er is, gedicht wordt. Ik dank de staatssecretaris ook voor haar antwoorden. Kan volgens haar de derde trein Sneek-Leeuwarden meedoen met de quick wins in het voorjaar? Ik wijs haar er nog eens op dat ik heb gevraagd of wij op een substantiële bijdrage aan de Wilhelminasluis kunnen rekenen, zodat zij na de realisatiefase open kan gaan. Dat kan een handreiking zijn en duidelijkheid bieden over haar opstelling in de onderhandelingen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank beide bewindspersonen voor hun uitvoerige beantwoording. Ik heb in mijn inleiding nog aan de staatssecretaris gevraagd of het mogelijk is dat de regionale verkenningen waar het Rijk bij betrokken zal zijn, ook worden opgenomen in het MIRT-projectenboek.

Ten tweede wil ik een opmerking maken over het regionale spoor Zwolle-Enschede. Ik heb dat gedeeltelijk in combinatie gebracht met de N35. Ik hoop dat de minister daar zo meteen nog even op ingaat. Ik had in ieder geval gevraagd om het ontbrekende deel Zwolle-

Almelo te elektrificeren en er een inhaalspoor aan te leggen. Volgens mij is het aan de staatssecretaris om daarop te antwoorden, omdat het nog een onderdeel is van het regionale spoor. Ik hoor het graag.

Ik heb inderdaad gevraagd naar het inhaalspoor bij Leeuwarden-Sneek. Het is mogelijk dat de staatssecretaris daarover alsnog een toezegging doet, maar ik dien er in ieder geval een motie over in.

*M

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat met een kort inhaalspoor en het plaatsen van een wissel de frequentie van de treinen tussen Leeuwarden en Sneek kan worden verhoogd;

overwegende dat dit een quick-win is, die niet is opgenomen in de lijst prioritaire trajecten van de quick-scan regionaal spoor;

overwegende dat de provincie bereid is, voor te financieren en het project in 2009 aan te besteden;

verzoekt de regering, in overleg te gaan met de provincie om deze kwaliteitssprong te halen, onder voorwaarde van een minimaal gelijke bijdrage van de provincie, en de Kamer binnen een halfjaar te informeren over de resultaten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Cramer en Roefs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 45 (31700-A).

**

De heer **Van Leeuwen** (SP): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor hun beantwoording in eerste termijn. Er resten wat mij betreft twee puntjes, in de eerste plaats het spelregelkader. Als ik de minister goed begrepen heb, is zij bereid om de stofkam door het veelvoud aan onderliggende nota's, waar de inhoud en het beleid in staan, te halen en die op te nemen in

de meer inhoudelijke kant van het spelregelkader om te voorkomen dat er telkens willekeurig wordt geshopt in nu eens deze, dan weer die nota, zodat het niet alleen om het 'hoe' gaat, maar vooral ook om het 'wat'. Ik hoor graag van de minister of zij die toezegging inderdaad in haar eerste termijn heeft gedaan. In de tweede plaats wil ik de afwezigheid van haar ministerie, dus het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, bij de organisatie van de ruimtelijke kwaliteit aan de orde stellen. De verantwoordelijkheid daarvoor wordt bij lagere overheden gelegd, indachtig het dogma uit de Nota Ruimte "centraal wat moet, decentraal wat kan" enzovoort. Ik denk dat dit niet slim is, want de R in het MIRT biedt volgens mij prima de mogelijkheid -- zij is op dit moment nog vrij klein en mag best groter worden -- om dat nu juist wel voor elkaar te krijgen. Er bestaat namelijk een directe relatie met financiering door het Rijk, dus de minister heeft daarin een positie. Ik zou daar niet alleen een verantwoordelijkheid voor decentrale overheden van maken, maar het eigenlijk als hoofdprioriteit van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer beschouwen. Ik gaf het voorbeeld van de snelwegpanorama's. Ik vroeg hoe dat zat en daarop kreeg ik het enigszins geijkte antwoord dat ik wel verwachtte, namelijk dat het traject al zo lange tijd geleden ingeslagen was, dat er niet meer vanaf kon worden geweken. Een soortgelijk argument werd altijd aangevoerd in het kader van de Betuwelijn en van de snelweg door de noordelijke wouden. Is de minister bereid om niet te wachten op de AMvB -- ik weet niet wanneer die komt, eind 2009, eind 2010; ik weet niet wanneer die dingen klaar zijn -- maar om een voorkeursrecht toe te gaan passen en zodoende het idee van de open landschappen en de vensters serieus te nemen? Is zij bereid om te stellen: dit willen wij, wij vinden dit belangrijk, dus geen flauwekul in die panorama's of in die nationale landschappen -- het zijn allemaal nationale landschappen -- en om er eens paal en perk aan te stellen in plaats van het maar weer over te laten aan anderen en de verantwoordelijkheid daarvoor uit de weg te gaan?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik bedank wil allereerst de beide bewindslieden voor hun beantwoording. In deze tweede termijn stip ik twee punten aan. In de eerste plaats heb ik in mijn eerste termijn over het spelregelkader gezegd dat mijn fractie veel waarde hecht aan een helder inzicht in de langetermijnfinanciering van ruimtelijke projecten. De motie die mevrouw Vermeij daarover heeft ingediend, heb ik daarom ook van harte mede ondertekend.

Ik dank de staatssecretaris voor de door haar getoonde bereidheid om zich in te zetten voor het overwinnen van procedurele, financiële en personele hobbels teneinde nieuwe projecten op het vlak van de binnenvaart te versnellen. De link die ik overigens met de kredietcrisis legde had alleen maar te maken met de personele kant van de zaak. Wellicht is het onverwachtse effect van de crisis dat het nu gemakkelijker is dan in het verleden om

personeel aan te trekken, maar goed, dat zal moeten blijken. Wij horen daar volgend voorjaar in ieder geval meer over. Wij wachten dat graag af.

Mevrouw **Agema** (PVV): Voorzitter. Ik begon mijn bijdrage vanmorgen met positieve woorden over de R in het MIRT. Wat de ruimtelijke ordening invult, wordt door Verkeer en Waterstaat met elkaar verknoopt. Dat is allemaal de gebouwde omgeving. Een integrale benadering is daarom natuurlijk ook positief en toe te juichen. Ik heb drie onderwerpen naar voren gebracht: de Maasvlakte, het Groene Hart en het alsmaar daaromheen blijven rijden, en de scheefgroei met betrekking tot Almere en Haarlemmermeer. Juist dat zijn de grote vraagstukken op dit gebied. Daarop moet geïntegreerde afstemming plaatsvinden en samenhang worden gevonden. Ik merk daar toch onvoldoende van bij de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Ik vind daarmee ook dit eerste MIRT een gemiste kans. Als er geen ontwikkeling in komt, lijkt het mij beter om de R er maar weer uit te halen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb slechts drie korte punten. Het antwoord van het kabinet op de vraag hoe dat het MIRT gaat inzetten als reactie op de economische recessie die het gevolg is van de kredietcrisis kwam in tweevoud, eerst van de minister van Verkeer en Waterstaat, die gewoon vrolijk riep: "Dat is de spoedwet" en vervolgens van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, die dat eigenlijk niet tegensprak. Dat had ik eigenlijk wel graag gezien, want de Spoedwet wegverbreding is natuurlijk onmogelijk een groen antwoord zoals Barroso dat wilde op de recessie.

Mijn tweede punt hangt hier nauw mee samen. Deze minister is een ster in het doodeenvoudig ontkennen dat alle wegverbredingen en alle nieuwe snelwegen die nu alweer opgenomen zijn in een aantal planstudies, enigszins invloed hebben op de uitstoot van CO_2. Dat gaan wij vanavond waarschijnlijk ook weer meemaken. Het is alleen gewoon niet waar. Eerlijk gezegd, heb ik het daar ook wel een beetje mee gehad. Zoals ik in mijn eerste termijn al heb gezegd, vind ik het eigenlijk vanzelfsprekend dat ik vanaf heden te weten kom wat het MIRT betekent voor het effectieve en ambitieuze klimaatbeleid, dat het kabinet zo belangrijk vindt. De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zal dit ongetwijfeld beamen. Ik vind het eerlijk gezegd ook logisch dat eventuele nieuwe plannen van het kabinet die een verdere stijging van CO_2 tot gevolg hebben, bijvoorbeeld bij gelegenheid van een volgend MIRT -- dat zou zo maar kunnen -- gecompenseerd worden, want anders zijn afspraken over doelstellingen die je bijvoorbeeld voor het jaar 2020 hebt, niks waard. Ik wil dat in beeld hebben. Ook wil ik dat wij het hele kabinet of de minister van Verkeer en Waterstaat, want hij is natuurlijk de grote man in dezen, daarop kunnen afrekenen. Daarover gaat de volgende motie.

*M

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de aanleg van infrastructuur van invloed is op de totale CO_2-uitstoot van het verkeer;

constaterende dat verschillende planbureaus hun twijfel hebben geuit of de reductiedoelstellingen voor CO_2 voor de sector verkeer met het huidig kabinetsbeleid gehaald worden;

verzoekt het kabinet, vanaf volgend jaar bij de aanbieding van het MIRT ook een doorrekening van de effecten van deze infrastructurele plannen op de uitstoot van CO_2 te presenteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Vendrik en Van der Ham. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 46 (31700-A).

**

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Mijn laatste opmerking is de volgende. Wat voor klimaatbeleid dreigt, sijpelt in mijn ogen ook door in het antwoord van de minister op vragen over de ruimtelijke kwaliteit, waarvoor zij verantwoordelijk is: een mooi, fatsoenlijk, ingericht Nederland. De antwoorden die zij heeft gegeven, klinken allemaal prachtig, met respect voor alle processen en procedures en de notie van integraliteit, maar er is er maar eentje aan deze tafel die echt hard beleid voert en die zit daar. Dat is de minister van snelwegen. Mijn vrees blijft -- ik heb de minister ertoe uitgedaagd om dit te weerspreken -- dat infrastructuur, de harde infrastructuur in Nederland, gewoon leidend blijft voor heel veel ruimtelijke ordening en dat wij vervolgens van deze minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een verhaal te horen krijgen waarom het wel weer inpasbaar is, en dat ruimtelijke ordening in dit land nooit een zelfstandige kwaliteit wordt die zo hard is dat een bepaalde infrastructuur gewoon niet doorgaat, dat wij het gewoon een keer niet doen. Dat

hoor ik deze minister ook nooit zeggen. In principe gaat altijd alles door. Dat wil hij ook; de schop moet de grond in. Soms moet de schop even de grond niet in. Dat heb ik de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer nog nooit horen zeggen. Als het anders is, hoor ik het graag in deze tweede termijn. Dan weet ik dat ruimtelijke ordening en kwaliteit van landschap, van de inrichting van dit land, eens een keer iets voor gaat stellen. Tot op heden blijf ik grote twijfels daaraan houden. Nogmaals, mocht het anders zijn, dan hoor ik het graag van de echte minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Ik ben blij dat de staatssecretaris heeft gezegd dat het nog niet zeker is dat de plannen van de heer Veerman worden uitgevoerd en dat zij nog uitgebreid moeten worden onderzocht. Ik ben daar blij mee, omdat wij daar niet te snel en te veel op vooruit moeten willen lopen. Ook ben ik blij met het onderzoek naar wat er zogezegd in de noordelijke Randstad allemaal zou kunnen gebeuren met lightrail en dergelijke zaken.

Ik heb een vraag aan de minister van VROM over de A12. Ik heb begrepen dat de minister van Verkeer en Waterstaat al heeft getekend voor het plan dat daarvoor bestaat, maar zij nog niet. Klopt dat? Ook heb ik begrepen -- van wie zeg ik niet -- dat dit plan deze week door haar ministerie zou worden getekend, waardoor de mensen die daar nog op kunnen reageren erg in tijd worden afgeknepen. Zij hebben zes weken de tijd, maar daar zit nog een hele vakantie tussen. Hierbij gaat het vooral over de Pleijroute. Wil de minister hierop reageren?

Hoe gaan wij om met de kwetsbare groene gebieden in Nederland? Mijn buurman rechts vroeg dit al. Ik ben ook woordvoerder natuur. In vergelijking met hoe er op dat vlak moet worden getrokken en gesleurd om de opgaven te realiseren, is de kordaatheid die hier ten toon wordt gespreid -- dat is op zichzelf prima -- niet helemaal in balans. "If you can't beat them, join them" indachtig, stel ik daarom voor om de N toe te voegen aan het MIRT. Het gaat dan MIRNT heten. Dat is onuitspreekbaar, maar het zou wel een aardig idee zijn.

*M

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat zowel de commissie-Verheijen, als de Algemene Rekenkamer, als het Planbureau voor de Leefomgeving de zorg uitspreekt dat de huidige voortgang in realisatie van doelstellingen van de Ecologische Hoofdstructuur (ehs) onvoldoende is om in 2018 deze

doelstellingen te behalen;

overwegende dat, wanneer de verwervingsopgave van de ehs onder werking van het MIRT komt, dit ertoe bij kan dragen dat deze verwerving en inrichting voortvarend wordt opgepakt in samenhang met andere ruimtelijke ontwikkelingen;

verzoekt de regering om te onderzoeken of het onderbrengen van de verwervings- en inrichtingsopgave van de ehs onder de MIRT kan bijdragen aan een voorspoedige realisatie van de doelstellingen van de ehs,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Ham en Vendrik. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 47 (31700-A).

**

De heer **Koopmans** (CDA): Vindt de heer Van der Ham dan ook dat de 56.000 hectare ruilgronden die bij de DLG zitten, vanaf nu door zijn motie beschikbaar komen voor de minister van Verkeer en Waterstaat? Dat zou echt integraal denken zijn.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik ben bij het debat over de ehs uitgebreid ingegaan op de ruilgronden. Dat zijn de niet-ingerichte gronden die niet echt tot de ehs behoren, maar die als een soort wisselgeld worden gebruikt…

De heer **Koopmans** (CDA): 2 mld. is dat!

De heer **Van der Ham** (D66): Ik ben het helemaal met u eens dat die daar niet voor benut zouden moeten worden. Zij moeten zo snel mogelijk worden toegepast om de ehs te realiseren. Dat dan die ruilgronden voor iets anders worden gebruikt, wat dat ook moge zijn, kun je dan in de integrale afweging betrekken. Dat spreekt vanzelf. Mij gaat het erom dat de ehs achterligt. Dat zou u ook een zorg moeten zijn. Daar merk ik van de CDA-fractie alleen heel weinig van. Dat zou u meer aan het hart moeten gaan. Steunt u deze motie dus, dan kunnen wij misschien heel snel over de 56.000 nog niet ingerichte gronden spreken. Dan is wel die ehs en die kwetsbare natuur gerealiseerd. Dat zou u ook wat waard moeten zijn.

De heer **Koopmans** (CDA): Wij hebben vandaag genoeg aan het hart gedaan.

De heer **Van der Ham** (D66): Samen met u, oké, die hebt u dan.

De **voorzitter**: Is dit het einde van uw betoog?

De heer **Van der Ham** (D66): Ja, zeker.

De **voorzitter**: Dan komen wij hiermee aan het einde van de tweede termijn van de Kamer. Ik geef het woord aan minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.
**

Minister **Cramer**: Voorzitter. Ik behandel allereerst de vragen van de heer Van Heugten. Zijn eerste vraag ging over het ruimtelijk investeringsbudget. Later heeft mevrouw Vermeij daarover een motie ingediend, waaronder de heer Van Heugten ook staat. Ik kom daar zo op terug. De heer Van Heugten krijgt graag in het voorjaar of in ieder geval voor de zomer een uitspraak over de stadshaven. Het hangt in hoge mate af van de vraag of de MKBA opschiet. Wij schatten dat het niet lukt om het voor de zomer rond te krijgen, maar ik zal, de opmerkingen van de heer Van Heugten indachtig, in ieder geval manen tot spoed, zodat de MKBA zo snel mogelijk is afgerond. Op dit moment is de planning dat het najaar 2009 wordt. Ik herhaal dat wij ons best zullen doen om het te versnellen.

De heer Van Heugten heeft een motie ingediend over het Hart van Dieren. Deze motie wordt Kamerbreed ondersteund. Ik heb in eerste termijn gezegd dat ik met het oog op precedentwerking moeite had met het zomaar toekennen van het oude bedrag, terwijl het budget in het totaal volgens de planning veel kleiner is en dat je je kunt afvragen in hoeverre je dan dezelfde percentages als in het oorspronkelijke voorstel zou moeten hanteren in een nieuwe versie of er op zijn minst anderszins over moet praten in plaats van coûte que coûte het oude budget zo maar te handhaven. Ik probeerde daarmee te zeggen dat er nog twee tot drie andere BIRK-projecten aankomen en dat wij dan procedureel een probleem hebben met de manier waarop wij met dit soort beslissingen omgaan. Gezien het feit dat de gehele Kamer de motie van de heer Van Heugten steunt, leg ik mij daarbij neer. Hoe zal ik het anders zeggen dan zo. Ik ondersteun wat hij zegt.

De **voorzitter**: U bedoelt te zeggen dat u het oordeel aan de Kamer overlaat, maar de motie zal uitvoeren.
**

Minister **Cramer**: Ja.

De **voorzitter**: Ik laat aan de indieners over of zij daar consequenties aan verbinden, maar dat horen wij straks.
**

Minister **Cramer**: Mevrouw Vermeij heeft een motie ingediend over het spelregelkader en het opnemen van ov en de aansluiting met de stedelijke ontwikkeling. Zoals ik u zei, is het spelregelkader een procesmatig kader. Als u naar het MIRT kijkt, kunt u in hoofdstuk 2 de uitgangspunten lezen van het inhoudelijke beleid dat wij in acht willen nemen ten aanzien van de toepassing van dat proceskader. Ik heb er dan ook een sterke voorkeur voor om de motie van mevrouw Vermeij te vertalen en te zeggen: wij betrekken haar voorstel voor ov dat nog niet in hoofdstuk 2 van het MIRT staat bij de inhoudelijke uitgangspunten van het beleid dat de toets is voor de procesaanpak, anders zou het een beetje een rare figuur zijn. Dan zouden wij een ding hebben dat inhoudelijk is, terwijl de rest inhoudelijk allemaal in hoofdstuk 2 staat. Daarom ondersteun ik deze motie niet op deze manier.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): U zegt: "ik neem het over in hoofdstuk 2 van het MIRT". Ik overleg even met mijn mede-indiener wat wij hiermee gaan doen.

Minister **Cramer**: Mevrouw Vermeij heeft ook nog een motie ingediend over de ruimtelijke investeringsagenda. Wat mij betreft, vormt deze motie een ondersteuning van het beleid.

Mevrouw Roefs vroeg nog hoe het met de ov-terminal te Arnhem staat en wanneer de Kamer daar uitsluitsel over krijgt. Wij zijn daarover in overleg en proberen de fasering in termen van investeringen zo aan te passen dat het project in ieder geval niet stagneert. Eind februari 2009 moet ik u met Arnhem zekerheid kunnen bieden over hoe wij het tekort kunnen oplossen.

De heer Van Leeuwen haakte in op wat ik ook heb gezegd over de opmerking over het opnemen van ov in hoofdstuk 2. Daarmee heb ik die vraag beantwoord.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Ik heb alle sympathie voor de motie over het ov, maar het ging mij niet om het ov; het ging mij om het debat dat wij net hebben gevoerd over hoe je het spelregelkader meer inhoud kunt geven. Ov is daar een onderdeel van, maar er kan natuurlijk meer.

Minister **Cramer**: In antwoord op het concrete voorstel of liever gezegd: de motie van mevrouw Vermeij, heb ik over de inhoudelijke uitgangspunten gezegd dat de hoofdlijn verwoord staat in hoofdstuk 2 van het MIRT en dat wij op grond hiervan inhoudelijk toetsen

wat de procesaanpak van het spelregelkader behelst. Zo hebben wij het duidelijk van elkaar onderscheiden.

Ik keer nog even terug naar de motie van mevrouw Vermeij over de investeringsagenda. Ik zei dat die het beleid ondersteunde, maar ik laat het oordeel daarover aan de Kamer over. Dat had ik er nog even bij moeten zeggen. Excuses.

De heer Van Leeuwen heeft nog gevraagd hoe wij met de decentrale aanpak omgaan en in hoeverre wij een aantal zaken terughalen naar het Rijk, zodat wij sturend kunnen optreden. Hij vroeg hoe het met de aanpak op dit moment zat en in hoeverre wij daar nu al mee aan de slag kunnen gaan als het gaat om het landschap, zeker in het licht van de snelwegpanorama's. Mijn antwoord daarop is als volgt. Wij hebben al met provincies en gemeenten afgesproken dat wij nu al gaan werken met wat wij vastleggen in het kader van de realisatieparagraaf, die een nadere omschrijving behelst van kernkwaliteiten van onder andere het landschap, alhoewel het wettelijk nog niet helemaal is geaccordeerd. Wij gaan nu dus al uit van dat beleid. Daarop houden wij elkaar dus ook scherp. Met andere woorden: als wij het hebben over de snelwegpanorama's en het beleid terzake, dan is dat nu al wat wij in feite in uitvoering willen brengen. Daarbij zullen wij natuurlijk wel degelijk afstemmen met de decentrale overheden, want wij beogen dat wij de snelwegpanorama's onderdeel laten zijn van de nationale landschappen. Wij formuleren op niveau van nationaal belang de algemene uitgangspunten, maar elke provincie formuleert zelf hoe deze uitgangspunten vertaald worden in provinciale verordeningen voor haar specifieke landschappen en snelwegpanorama's. Dat zijn de spelregels.

De heer Vendrik had nog een opmerking over de spoedwet. Ik heb gezegd dat de spoedwet nu al in behandeling is en dat die in die zin losstaat van de initiatieven die wij in het voorjaar van 2009 gaan nemen ten aanzien van wat hij de "green deal" noemt. Daar komen wij later dus op terug. Deze spoedwet behelst een aantal zaken waarover de Kamer nu al met de minister van Verkeer en Waterstaat een inhoudelijk debat voert. De aanpak uit Schoon en Zuinig is de heer Vendrik bekend. Over alles wat te maken heeft met CO_2-uitstoot in het kader van verkeer en vervoer zijn duidelijke afspraken gemaakt in het kader van Schoon en Zuinig. Wij hebben daar ook een duidelijke programmering op. De heer Vendrik weet dat ik daar in het voorjaar van 2009 met feiten en de stand van zaken op terugkom. De afspraak is dat er allereerst per sector wordt nagegaan welke additionele maatregelen er kunnen worden genomen om de doelen wel te halen, zo bepaalde maatregelen in eerste instantie niet leiden tot het gewenste resultaat. Dat ruimtelijke ontwikkeling in een aantal zaken leidend is klopt. Juist omdat wij integraal werken, houden wij er in het MIRT rekening mee dat een aantal infrastructuurprojecten inpasbaar gemaakt moet worden of op een andere manier moet worden gerealiseerd of helemaal niet. Daarover heb ik net helemaal geen uitspraken gedaan. De meerwaarde van een spelregelkader is juist dat wij met elkaar

kunnen afspreken hoe krachten te bundelen en dat wij kunnen nagaan hoe infrastructuur goed te laten aansluiten op stedelijke ontwikkeling, zodat er niet meer schoppen in de grond staan dan noodzakelijk. Juist dat beogen wij.

De heer Vendrik heeft een motie ingediend over de aanleg van infrastructuur. De heer Eurlings zal die in zijn tweede termijn bespreken.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik wil dat oordeel graag nu hebben.

Minister **Cramer**: De heer Vendrik verzoekt het kabinet vanaf volgend jaar bij de aanbieding van het MIRT ook een doorrekening van de effecten van deze infrastructurele plannen op de uitstoot van CO_2 te presenteren. Ik kan op deze motie reageren door te zeggen dat dit terugkomt in Schoon en Zuinig en niet in het kader van individuele infrastructuurprojecten, omdat dat op die manier niet te registreren valt. Wij hebben een heel goede monitoring van de ontwikkelingen van het wegvervoer en de uitstoot. Daar hoort het in thuis. Daarom wil ik de aanneming van deze motie ontraden, mede namens mijn collega van Verkeer en Waterstaat.

De heer **Van der Ham** (D66): Bij de VROM-begroting is er gestemd over een motie die ik heb ingediend tijdens de behandeling van het werkprogramma Schoon en Zuinig. Zij ging over het feit dat u wel uw best gaat doen om volgend jaar het Planbureau voor de Leefomgeving een goede milieudoorrekening te laten maken, vergelijkbaar met wat het Centraal Planbureau elk jaar doet. Die motie is aangenomen. U hebt ook gezegd dat u een methode zou ontwikkelen om dit inzichtelijk te kunnen maken, elk jaar opnieuw. Het verbaast mij enigszins dat u over de motie van de heer Vendrik en mij zegt dat het niet kan. Nee, dat gaat u nu wel proberen. Deze moties zijn complementair.

Minister **Cramer**: De heer Van der Ham heeft gelijk. Ik heb dat toegezegd. Die toezegging houd ik nog steeds staande. De vraag is alleen op welke manier je een monitoring van de ontwikkeling van CO_2 in het verkeer en het vervoer realiseert. Dan kan ik u zeggen dat wij allemaal scenario's hebben voor groeiontwikkelingen van het autoverkeer en voor allerlei andere vormen van transport. Die zijn niet gekoppeld aan een infrastructureel plan. Daarom zeg ik dat wij zo niet gaan doorrekenen. Wij rekenen veel meer met scenario's en prognoses van ontwikkelingen. Ik ben zeker bereid om dat toe te lichten, ook tijdens de behandeling van de voortgang van Schoon en Zuinig in het voorjaar van 2009, maar ik kan met deze motie niet op die manier overweg.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik voer een ander argument aan. Tijdens de

begrotingsbehandeling speelde dit al. Toen hebben wij een reactie van de minister van Verkeer en Waterstaat gevraagd op dat inmiddels wat mij betreft zeer bekende rapport van CE in opdracht van KNV, waarin staat dat extra asfalt leidt tot extra uitstoot. Toen zei de minister in de schriftelijke beantwoording dat het mogelijk was en dat het genoemde effect in de jaren ervoor steeds was meegenomen bij relevante besluitvorming. Ik weet niet waar het blijft. Ik ben het ook een beetje zat. Je kunt niet ongestraft aan de ene kant roepen dat je een ambitieus klimaatbeleid wil voeren en aan de andere kant met een Spoedwet wegverbreding, met nieuwe snelwegen in dit land, alle automobiliteit ruim baan geven. Dat gaat niet samen. Daarom vind ik het logisch dat ik vraag wat dit boek in zijn totaliteit voor CO_2 doet, terwijl u, mevrouw Cramer, klimaatbeleid voert en de minister van Verkeer en Waterstaat een zeer ambitieus pakket heeft om meer asfalt in dit land aan te leggen. Dit lijkt mij een logische vraag. Ik wens niet geparkeerd te worden in de bestaande procedure uit Schoon en Zuinig, ik wens dat dit integraal wordt meegenomen. Het hoeft niet per project. Desnoods doen jullie het allemaal maar met een nietje eromheen. Ik wil in ieder geval weten of dit bijdraagt aan extra CO_2-uitstoot of niet. Dat lijkt mij een logische vraag aan deze minister.

De **voorzitter**: Dit is tot vier keer toe een logische vraag. Kunt u die beantwoorden?
**

Minister **Cramer**: Zoals de heer Vendrik zegt, nemen wij in de ontwikkeling van het verkeer en vervoer, dus ook in de ontwikkeling van alles wat wij doen aan wegen en spoorlijnen, vanzelfsprekend in onze scenario's mee wat dat voor invloed heeft op de CO_2. In die zin nemen wij het dus wel mee; dat doen wij niet in de zin van elk infrastructureel plan. Dat is mijn punt. Zo gaan wij dat niet berekenen.

De **voorzitter**: Ik wil u best nog een keer het woord geven, al bent u redelijk door uw spreektijd heen, maar dan wil ik dat u het heel kort houd. Een of twee zinnen maximaal. Dat zijn dan ook echt een of twee zinnen.
**

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Als dit kabinet werkelijk een ambitieus klimaatbeleid wil voeren, zoals dit kabinet zegt -- daar houd ik het aan -- betekent "meenemen" iets meer dan wat er nu gebeurt. "Meenemen" betekent dan dat er inderdaad in dit projectenboek een berekening wordt gemaakt en dat de hamvraag op tafel komt of dit al dan niet ook voor het klimaatbeleid aanvaardbaar is. Die vraag wordt nooit beantwoord; die komt altijd te laat.

De **voorzitter**: Als u die vraag niet beantwoord krijgt, moet u niet proberen, die nog eens te

stellen.
**

Minister **Cramer**: Dan heb ik nog twee vragen van de heer Van der Ham.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik wil gewoon antwoord op mijn verzoek.

De **voorzitter**: U weet dat u dat antwoord niet krijgt. U hebt het nu een paar keer geprobeerd. Ik probeer verder, mede met het oog op de klok, vaart in dit debat te houden. U krijgt het antwoord niet, althans, u krijgt niet meer helderheid dan u al geboden is. Ik verzoek de minister nu om met haar beantwoording verder te gaan.
**

Minister **Cramer**: De heer Van der Ham heeft nog twee punten. Het eerste is de A12, een overkapping. Dat is een specifiek project, waar wij ook een folder van hebben. Dat is nog in behandeling op mijn departement, dus daar is inderdaad nog geen uitsluitsel over.

Zijn tweede punt betreft een motie over het opnemen… Ik moet even de formulering van de heer Van der Ham erbij pakken, zodat dit ook voor de notulen helder is. Ik heb de motie gevonden. Er staat: verzoekt de regering om te onderzoeken of het onderbrengen van de verwervingsopgaven van de ehs onder de MIRT kan bijdragen aan een spoedige van de doelstellingen van de ehs.

De **voorzitter**: Correctie. Er staat: van de verwervings- en inrichtingsopgaven, althans in de gewijzigde motie.
**

Minister **Cramer**: Mijn antwoord op deze vraag is dat ik het oordeel aan de Kamer overlaat. In principe heb ik de Kamer al uitgelegd dat ehs volgens de decentrale budgettering loopt en dat wij in het kader van het spelregelkader van het MIRT, in de aanpak van het MIRT en de gebiedsagenda de ehs zeker in aanmerking nemen bij het formuleren van de gebiedsopgaven. Over de budgettering heb ik heel nadrukkelijk gezegd dat wij met de regio's trachten om budgetten voor de ehs integraal mee te nemen als wij het over de gebiedsopgaven hebben. De motie van de heer Van der Ham gaat nog een stapje verder. Daarover kan ik mij alleen maar uitlaten met de woorden dat ik het oordeel hierover aan de Kamer overlaat, maar in eerste instantie toch graag ook aan mijn collega Verburg. Ik wil haar opvattingen hierbij betrekken, omdat dit ook zeer duidelijk over haar budgetten gaat.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Dat is staatsrechtelijke onzin. Het is van tweeën een. De regering heeft maar één oordeel en niet twee. Ik vraag de minister dus een oordeel namens de regering uit te spreken. Zij kan ook zeggen dat zij nog een briefje schrijft. Dat lijkt mij wel zo verstandig.

De **voorzitter**: U krijgt een gratis advies erbij.
**

Minister **Cramer**: Dank u wel.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik vind het eigenlijk wel een goed oordeel van deze minister. Ik ben er heel blij mee. Het feit dat de heer Koopmans een beetje zenuwachtig wordt, vind ik heel goed.

De **voorzitter**: Mijnheer Van der Ham, ik heb u het woord niet gegeven. Het woord is aan de minister.
**

Minister **Cramer**: Voorzitter. Ik laat het oordeel aan de Kamer over en zal in overleg met mijn collega Verburg nog een toelichting geven op dat oordeel.

De **voorzitter**: Dank u. U vervolgt uw betoog.
**

Minister **Cramer**: Dit waren de vragen die mij zijn gesteld.

De **voorzitter**: Dan komen wij hiermee aan het einde van de tweede termijn van de minister. Ik verzoek de Kamer, de minister in de gelegenheid te stellen om deze vergadering te verlaten en om dan het woord te geven aan de staatssecretaris.

Ik kijk even naar de heer Roemer. U had nog een vraag?
**

De heer **Roemer** (SP): Het is mij nog niet helemaal duidelijk of de minister de motie over Dieren heeft overgenomen of dat zij het oordeel daarover aan de Kamer overlaat.

De **voorzitter**: Volgens mij heeft de minister gezegd dat die is overgenomen. Dat heb ik helder gehoord. Ik heb het zelf gevraagd.

**

Minister **Cramer**: Ik heb die motie overgenomen, maar er de kanttekening bij gemaakt die ik heb gemaakt.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor de beantwoording vandaag en voor haar aanwezigheid hier. Hetzelfde geldt voor de ambtenaren. Ik geef het woord aan de staatssecretaris.
**

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Er is mij nog een enkele vraag gesteld. Mevrouw Roefs heeft gezegd dat ik haar opmerking over de Wilhelminasluis goed moest begrijpen. Mevrouw Roefs bedoelde alleen maar richting te geven aan de manier waarop het Rijk zich zou moeten opstellen in het gesprek. Ik neem daar goede nota van.

Mevrouw Roefs heeft nog een vraag gesteld die samenhangt met de motie van de heer Cramer, die zij mee heeft ondertekend, en waarvan het dictum luidt: verzoekt de regering, in overleg te gaan met de provincie om deze kwaliteitssprong te halen onder voorwaarde van minimaal gelijke bijdragen en de Kamer binnen een halfjaar te informeren. Dat gaat over dat extra spoor Sneek. Het is niet uitgezocht als prioritair traject. Ik ben bereid, het mee te laten lopen, maar dan in de onderhandelingen of liever gezegd: de gesprekken met de regio, want dat zijn het, over de besteding van de 90 mln. Dat project zal moeten voldoen aan de criteria die wij stellen. Dan ben ik bereid, het daarin te laten meelopen. Als ik de motie zo mag lezen, kan ik -- wat zeg ik nu -- het oordeel aan de Kamer overlaten of de motie ondersteunen.

De heer Roemer ben ik nog een antwoord schuldig over het rapport over Randstadrail. Die kwestie ligt op het terrein van de IVW. Ik zal daarop terugkomen. Ik ben van plan om een brief aan de Kamer te sturen waarin ik zal aangeven hoe wij reageren op de aanbevelingen die in dat rapport worden gedaan.

De heer **Roemer** (SP): Wanneer? Waarschijnlijk januari?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het kerstreces komt al snel, dus het zal begin volgend jaar worden.

De **voorzitter**: Is dat voldoende helder?
**

De heer **Roemer** (SP): Waarschijnlijk januari.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het is een beetje nattevingerwerk van mij**,** want ik heb hier niet de ambtenaren die daar echt over gaan, maar eind januari, begin februari moeten wij wel een heel eind zijn gekomen.

De **voorzitter**: Dan zijn wij hiermee gekomen aan het einde van de tweede termijn van de staatssecretaris. Ik stel voor, de dinerpauze een uur te laten duren.
**

De vergadering wordt van 19.20 uur tot 20.20 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik heropen de vergadering en verzoek om stilte aan beide zijden. Wij hebben met elkaar de afspraak proberen te maken om voor 00.00 uur af te ronden ondanks de maar liefst 200 te beantwoorden vragen. Ik zal daar strikt de hand aan houden, om te beginnen bij de minister. Ik vraag de minister in welke blokjes hij zijn tweede termijn opdeelt en om aan de hand daarvan de vragen te beantwoorden. Ik vraag de Kamer om tussendoor geen interrupties te plaatsen, maar de interrupties op te sparen tot na afloop van elk blokje. Zo is het. De schop de grond in? Als de heer Vendrik dat zegt, moet dat gebeuren.

Het woord is aan de minister.
**

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Dit is een apart moment. Integraliteit heeft zo zijn verschillende kanten. Het heeft heel goede kanten. Die zijn door velen van u belicht en daar was ik het zeer mee eens. De keerzijde van de medaille is dat het ook wel weer een nieuwe ervaring is dat je om 20.30 uur pas aan je eerste termijn als bewindspersoon begint als de vergadering om 10.15 uur begint. Ik heb het graag gedaan. Ik heb er veel van opgestoken en ik heb genoten van de inbreng van velen uwer. Hoe het ook zij, wij hebben een nieuw record. Ik heb vorig jaar mogen melden dat wij toen het "all time record" hadden gebroken. Wij hadden namelijk 160 vragen van uw kant. Ik kan u melden dat het gelukt is, al was het niet gemakkelijk: wij hebben er 200 gescoord en daarmee hebben wij een nieuw historisch record geboekt. Dat in tijden van economische neergang of misschien wel juist door die economische neergang, want ik ben het eens met al diegenen die hebben gezegd dat wij juist nu, juist in tijden van crisis, moeten doorpakken en een tandje bij moeten zetten.

De **voorzitter**: U zag de vinger al gaan, hè? U gaat nu beginnen aan de beantwoording. Dan gaan wij nog een record breken. Voor twaalf uur gaan wij dit afsluiten.

**

Minister **Eurlings**: Wij gaan u eerst verblijden met een mooie glossy folder. U weet dat wij daar niet slecht in zijn. Dit is het spelregelkader. Daar is al veel over gezegd, heel veel. Ik denk eigenlijk dat het onderdeel grotendeels is besproken, maar wij hebben hier alles nog eens netjes voor u op een rijtje gezet. U had de inhoud al, maar na de druk ziet het er allemaal net wat mooier uit. De heer Dronkers komt dit u, als u dat goed vindt, via de voorzitter aanreiken.

De **voorzitter**: Wij danken u voor dit mooie boekje. U kunt aan de beantwoording van uw eerste blokje beginnen. Zou u de Kamer willen aangeven in welke blokjes en in hoeveel blokjes u uw beantwoording gaat opdelen?
**

Minister **Eurlings**: Ik wil graag met een algemeen blok beginnen, waarin tal van algemene vragen uwerzijds zullen worden beantwoord. Vervolgens gaan wij "le tour de Hollande" doen. Wij beginnen in het noorden en komen dan via het oosten en het westen uiteindelijk natuurlijk in het mooie zuiden uit. Op het einde heb ik nog enkele "left overs", onderwerpen die eigenlijk in geen van die categorieën vallen.

Eerst algemeen. Daar gaan wij. Ik moet er even voor gaan zitten. Ziet u hoe groen het daar in het midden is, mijnheer Vendrik? Die foto is zo prachtig. Dat is nu Nederland. Heerlijk groen.

De heer De Krom heeft gevraagd welke stappen het kabinet gaat zetten ter uitvoering van de motie-Slob/Van Geel. Ik denk dat de heer De Krom doelde op de motie op stuk nr. 70, ondertekend door de leden Slob, Van Geel en Hamer, ingediend tijdens het debat over de kredietcrisis. Met deze motie vraagt u de regering, zoveel als mogelijk uitgaven die de economie versterken, naar voren te halen. Zoals u weet, wordt aan versnelling van besluitvorming en uitvoering van infrastructurele projecten prioriteit verleend, niet alleen door het kabinet, maar ook door mij persoonlijk. De Spoedwet wegverbreding is een belangrijk onderdeel van deze aanpak. Investeringen zijn belangrijk voor de economie. Conform de wens van uw Kamer, zoals verwoord in de motie, zal het kabinet in de komende Voorjaarsnota met een integraal voorstel komen.

De heer Koopmans zei namens zijn CDA-fractie dat het CDA de volgende projecten wil opnemen in de verlenging van het MIRT naar 2028. Zoals hij weet, heb ik hem destijds verzocht, de motie nog even aan te houden, omdat het allemaal terug zou komen in de discussie over de Voorjaarsnota. Uw Kamer heeft echter gesproken: rondom de Voorjaarsnota moet daar uitvoering aan worden gegeven en moet het kabinet zich erop

beraden. U noemt al de A1-Oost, de Rijnlandroute, N23 Westfrisiaweg, de A67 Eindhoven-Venlo vanwege de logistieke druk. In de motie-Koopmans/Samsom worden de tien concepten uit de Mobiliteitsaanpak genoemd. Die geven richting aan voor de toekomst, voor de extra middelen. Wij komen nog nader te spreken over projectinvulling als het zo is dat wij de horizon inderdaad verruimen. Bij de besluitvorming, komend voorjaar, gebruiken wij informatie uit de LMCA's en uit de al lopende verkenningen waarover bestuurlijke afspraken zijn gemaakt. Wij moeten natuurlijk ook altijd ruimte overlaten voor besluitvorming in de toekomst. Niet alleen over investeringen in wegen kunnen in de toekomst nog nieuwe ideeën ontstaan, maar natuurlijk ook over de investeringen in het gehele mobiliteitssysteem -- velen van u hebben dat gezegd-- intermodaal en de waterveiligheid. De Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse is voorzien voor eind 2010. Zij zal natuurlijk belangrijke informatie bevatten over noodzakelijke en gewenste investeringen, ook na die periode. Over de Rijnlandroute wordt zo mogelijk volgend jaar al een besluit genomen. Ik heb de verantwoordelijk gedeputeerde hier heel lang zien zitten. Het is jammer dat hij dit moment nu net niet meemaakt, maar hij weet hoe ik erover denk. Wij hebben elkaar hier vaak over onderhouden en tot wederzijdse tevredenheid. Ik herhaal, mijnheer Koopmans, dat die punten gemaakt zijn en duidelijk gemarkeerd. Zij komen terug zodra de voorwaarde daarvoor geschapen is, zal ik maar zeggen. U hebt in elk geval uw punten gemarkeerd.

Mevrouw Agema verzocht om een verkenning naar de ontwikkeling van het Groene Hart en een verkenning naar de aanleg van de A3 tussen Amsterdam en Rotterdam, de verbinding A6-A4 wordt ook genoemd en de A14. Zoals zij weet, heeft het kabinet de afgelopen zomer de Structuurvisie Randstad 2040 naar de Tweede Kamer gestuurd. De collega van VROM is daarvan de eerste ondertekenaar. Hierin staat nadrukkelijk hoe er op lange termijn wordt omgegaan met de ontwikkeling van het Groene Hart. Bundeling is daarbij het uitgangspunt voor de infrastructuur. Daarom zijn wij juist in het Groene Hart erg terughoudend met nieuwe doorsnijdingen. Ik kan mevrouw Agema toch enigszins verblijden, want de door haar gevraagde A14 wordt nadrukkelijk in overweging genomen in de onlangs gestarte Verkenning Haaglanden. Die krijgt daarin dus wel degelijk een positie.

Mevrouw Agema vroeg ook waarom decentrale overheden niet direct een beroep kunnen doen op het FES en wat eigenlijk de relatie tussen het FES en verduurzaming is. Ik vat het even op mijn manier samen. Ik zie de heer Vendrik ook geïnteresseerd kijken. Het FES is een verdeelfonds dat alleen bijdragen geeft aan andere hoofdstukken en fondsen binnen de rijksbegroting. Bijdragen aan decentrale overheden kunnen dus wel uit het FES, maar altijd via de tussenstap van de reguliere begroting. De begroting wordt gevoed door het FES. De begroting geeft aan waar het geld vervolgens naartoe gaat. Het FES kent twee belangrijke criteria waaraan een project moet voldoen. Het moet van nationaal belang zijn en het moet de economie qua structuur versterken. Als wordt bedoeld in hoeverre

duurzaamheid uit het FES kan worden gefinancierd, kan ik zeggen dat de huidige FES-wet daartoe de mogelijkheid biedt, omdat die van toepassing is op infrastructuur inclusief milieumaatregelen en bodemsanering. Daar heb je al een slag. Voorgesteld is om aan de nieuwe FES-wet nieuwe domeinen toe te voegen, waaronder de letterlijke tekst "verduurzaming van de energiehuishouding". Aan het FES van de toekomst zit dus ook weer een groene component. Ik zie de Barrosofans aan deze tafel enthousiast worden.

De heer Van der Staaij van de fractie van de SGP vroeg: heeft de minister ook aandacht voor wegen buiten de Randstad, want in de gebieden buiten de Randstad groeit de automobiliteit en de mobiliteit zeer zeker, maar het aantal wegen nog niet zo snel. Zo vat ik het dan samen. Ik kan hem verzekeren dat ik ook aandacht heb voor de gebieden buiten de Randstad. Ik vind dat dit in dit najaar nadrukkelijk terug te zien was in de bestuurlijke afspraken. In het begin vroeg men zich nog af: waarom een Urgentieprogramma Randstad, er is toch meer dan de Randstad? Ik heb toen gezegd dat het Urgentieprogramma een besluitenmachine was, zodat besluiten sneller kunnen worden genomen. Nu verloopt de besluitvorming te stroperig. Wij hebben in het najaar wel degelijk heel veel afspraken buiten de regio gemaakt. In de Nota Mobiliteit is afgesproken wanneer wij in een bereikbaarheidsprobleem echt een knelpunt zien. Er zijn, zoals de heer Van der Staaij zelf ook zegt, een heleboel knelpunten in de Randstad, maar die zijn er wel degelijk ook daarbuiten. Ik wil in dat verband nadrukkelijk wijzen op de Mobiliteitsaanpak. Van die landelijke zeven topprioriteiten als een eerste slag naar een robuust netwerk zijn er heel wat buiten de Randstad te vinden. Mijn antwoord is dus volmondig ja.

De heer Van Leeuwen vroeg ik of ik kon aangeven bij welke projecten versnelde uitvoering onder regie van de overheid in plaats van de markt zou kunnen plaatsvinden. Ik heb hem gezegd dat het in deze kabinetsperiode de bedoeling is, als alles een beetje meezit en wij na het reces fluks met elkaar kunnen verkeren, dat voor 30 projecten uit de spoedaanpak de schop de grond in gaat. Daarnaast wordt thans geïnvesteerd waar en op welke manier lopende projecten kunnen worden versneld net als procesmaatregelen, niet in de laatste plaats via het advies van Elverding. Het Actieplan Sneller en Beter wordt reeds uitgevoerd. Veel maatregelen zijn genomen, waaronder wetgeving. Andere belangrijke onderdelen van het plan zijn een betere participatie, verbetering van de bestuurlijke discipline, het verhogen van de ambtelijke kwaliteit, maar ook het verbeteren van de bepaling van de effecten van maatregelen door vooral simpeler te rekenen en achteraf te meten. U weet wel: echte milieubescherming in plaats van het juridiseren over modellen. Daarnaast zijn wij ook met de markt in overleg op welke manier ook de aanleg zelf kan worden versneld. Ik kijk naar de heer Roemer. Daar hebben wij natuurlijk de markt wel voor nodig. Die moet het ook kunnen trekken. Er wordt vaak in deze tijd van economische ellende gezegd dat iedereen op werk zit te wachten. Dat geldt in de bouw denk ik iets sneller dan

voor de weg, waar je langetermijncontracten hebt en die contracten toch gewoon doorlopen. Ook daar is wel een slag te maken.

Mevrouw Agema vroeg of ik bereid ben om samen met de provincies te onderzoeken welke provinciale wegen kunnen worden verbreed. Ik ben voornemens om samen met de provincies bij het opstellen van de gebiedsagenda's na te gaan of en, zo ja, welke provinciale wegen in het kader van de Mobiliteitsaanpak kunnen worden aangepakt. Het hoeft niet altijd om verbreding te gaan; het kan ook om opwaardering van een weg gaan door meer ongelijkvloerse kruisingen. Ik heb bij de presentatie van de Mobiliteitsaanpak gezegd dat wij meer een robuust netwerk nodig hebben in de zin dat provinciale wegen en wegen in het algemeen, dus ook landelijk, een soort van terugvaloptie kunnen zijn als het op het hoofdsnelwegnet vastloopt of er een ongeluk is gebeurd. Wij hebben vorige week weer gezien dat er maar één ongelukje rond Rotterdam hoeft te gebeuren of de helft van de gehele Randstad staat vast. Dat is onze grote kwetsbaarheid.

De heer Vendrik stelt dat wegverbreding tot meer verkeer leidt en meer verkeer tot meer CO_2. Lange debatten doen dat trouwens ook. Dat hebben wij eerder tegen elkaar gezegd, maar dat is een "minor point". Hoe is dit gegeven te rijmen met de intentie van dit kabinet om de CO_2-uitstoot te verminderen, vraagt hij. Mijnheer Vendrik, ik kan u echt wel geruststellen. Wegverbreding leidt niet automatisch tot meer CO_2-uitstoot. Wij moeten files oplossen. Wij moeten meer gelijkmatige snelheden creëren. Dat is juist goed voor de reductie van CO_2-uitstoot. In het TNO-rapport staat ook dat als wij een netwerk hadden dat redelijk doorstroomde, dat minder slecht zou zijn voor het milieu dan die honderden kilometers sjokkend verkeer en vrachtwagens die stilstaan, terwijl de motor doorronkt. Daarom halen wij die geweldige opstopping weg. TNO heeft een quick scan gedaan en uitgebreider onderzoek is gestart. Wij kunnen ons dus laven aan prachtige wetenschappelijke cijfers.

In de Mobiliteitsaanpak is ook duidelijk gekozen voor een bredere aanpak: betere fietsvoorzieningen en beter openbaar vervoer, even los van die 4,5 mld. Er wordt in ieder geval ook voor de toekomst heel sterk naar het ov gekeken. Verder is gekozen voor betere aansluitingen. Al deze maatregelen dragen bij aan de reductie van CO_2. De bijbehorende investeringen belopen inclusief de bijdragen van de regio 1,1 mld. voor regionaal ov, in totaal 4,7 mld. voor het spoor en 200 mln. voor verbeteringen in de ketenverplaatsingen en natuurlijk ook 1,6 mld. voor investeringen in de weg. Dit is al met al een omvangrijk pakket met veel nadruk op juist doelstellingen die de CO_2-doelen dichterbij brengen. Deze maatregelen uit de Mobiliteitsaanpak worden als vanzelfsprekend ook bij het bredere onderzoek van TNO betrokken. Naast deze maatregelen uit de Mobiliteitsaanpak is het kabinet natuurlijk bezig, de doelen uit het programma Schoon en Zuinig te halen. Bronbeleid, schonere brandstoffen, schonere auto's, dergelijke dingen willen wij allemaal bereiken. Om

het positieve gevoel van "yes, we can" erin te krijgen, wil ik daaraan het volgende toevoegen. Er doen verhalen de ronde, waarvan wij allemaal niet vrolijk worden. Hoe is de situatie? Het valt best mee. Het gaat ook om veel meer dan alleen Amsterdam. Amsterdam werd in een interruptiedebat even aangehaald. In Nederland ligt het autobezit per duizend inwoners beduidend lager dan in Duitsland, Frankrijk, Italië, het grote Luxemburg, Spanje, het Verenigd Koninkrijk, Zweden en zelfs België. Het valt dus alleszins mee. Wij zijn dus helemaal niet zo'n asfaltlandje. Wij hebben alleen de files voor een stuk aan te passen, want die zijn wel te veel vastgelopen. Ik moet u wel toegeven dat ze in Denemarken, maar dan ook alleen in Denemarken, nog minder auto's hebben. Wat dat betreft, kunnen wij misschien kijken in welk opzicht zij het daar beter doen. Ik denk dat wij al met al niet slecht bezig zijn vanuit de optiek van de heer Vendrik: niet verstand op nul en plankgas geven, als ik het zo mag benadrukken. Maar wij zullen wel degelijk iets aan de files op de weg moeten doen.

Over de toezegging dat ik een nadere invoering van 80-kilometerzones zal overwegen merk ik op dat ik eerder heb gezegd dat in Nederland de maximumsnelheid in principe 120 kilometer per uur is. Op het merendeel van de snelwegen geldt deze maximumsnelheid dan ook. Verlaging van de maximumsnelheid beschouw ik als een afwaardering van het hoofdsnelwegnet. Wij hebben er maar één van. Daarom wil ik die kant niet op gaan.

Over de evaluatie van de 80-kilometerzones merk ik op dat de lokale luchtkwaliteit inderdaad verbeterd is, maar dat dit maar de helft van de oorspronkelijke doelstelling was. De andere helft was dat de doorstroming van het verkeer niet zou mogen verslechteren. Dat was heel nadrukkelijk gesteld. Wat is nu het gevolg van de genomen maatregelen? Op de A12 Voorburg-de stad uit, de rest van het land in en de noordbaan A20 bij Rotterdam blijkt dat de doorstroming wel aanmerkelijk verslechterd is. Daarom willen mijn collega van VROM en ik zelf experimenteren met het gebruik van dynamische maximumsnelheden. De doelstelling van deze experimenten is de doorstroming van het verkeer verbeteren en tegelijkertijd de milieukwaliteit niet verslechteren. Dat lijkt paradoxaal, maar wij gaan proberen, dat mogelijk te maken. De 80-kilometerzones worden dus niet verder uitgebreid, ook niet bij de A1, totdat de resultaten van deze experimenten bekend zijn. Laten wij gewoon de feiten bespreken en nagaan of het ons lukt. Misschien had TNO het niet bij het verkeerde eind toen het stelde dat een betere doorstroming tot een beter milieu kan leiden.

Ik dank de heer Koopmans voor zijn positieve bewoordingen over de tweede tranche van de spoorse doorsnijdingen. Ik geloof dat mevrouw Vermeij die ook bezigde. Sorry, het was mevrouw Roefs. Anderen hebben erover gesproken. De Circulaire Spoorse Doorsnijdingen tweede tranche biedt gemeenten daadwerkelijk de kans om tussen 27 november van dit jaar -- het moment dat de Drechtsteden zich om vier uur 's ochtends meldden; geweldig zo'n enthousiaste club mensen -- en 1 juli volgend jaar aanvragen in te

dienen ten behoeve van een bijdrage aan projecten die de barrièrewerking van het spoor verminderen. Deze aanvragen worden, mits volledig, op volgorde van binnenkomst beoordeeld. Het is natuurlijk altijd onvolkomen, maar je moet ergens een criterium stellen en wij hebben gekozen voor "wie het eerst komt, die het eerst maalt". Het was lang van tevoren duidelijk dat er weer een tranche zou komen. Ik kan mij voorstellen dat het zuur voelt als je ergens al vanaf vier uur 's ochtends zit, om tien uur de deuren openzwiepen en er tegen al die mensen die kort daarvoor zijn aangekomen, wordt gezegd: jullie zijn nummer 1. Toch kan ik iedereen geruststellen, want tot op heden zijn er circa dertig aanvragen ontvangen. In eerste instantie worden die beoordeeld op volledigheid. Als de aanvragen die in de eerste klap binnenkwamen, goed zijn, worden zij allemaal gehonoreerd. Er is namelijk ruimte zat in die tros. Het zal dus niet uitmaken wie er om vier uur was, om zes uur of zeven uur. Wat dat betreft, kan ik mevrouw Roefs geruststellen. Waarom hebben wij gekozen voor "wie het eerst komt, die het eerst maalt"? Het is altijd moeilijk. Wij hebben gekeken naar verschillende criteria en ons afgevraagd hoe wij objectief konden handelen. Maar goed, zoals ik al zei, was het lang van tevoren bekend. Wat dat betreft, heeft iedereen zich kunnen voorbereiden. Ik weet echt dat mensen aan het wachten waren op de communicatie. Zij stonden al een maand lang in de startblokken. Alles was klaar. Ik denk dus dat het van tevoren afdoende duidelijk was. Ik herhaal: alle aanvragen die in het begin zijn ingediend, worden gehonoreerd, mits zij goed zijn.

Of ik aan de provincies wil verzoeken, in kaart te brengen hoeveel projecten die spoorse doorsnijdingen tot gevolg hebben, erbij kunnen komen. Ik snap het enthousiasme. Ik heb zelf niet voor niets besloten om in lijn met de wens van het merendeel van de Kamer een nieuwe tranche te doen, maar laten wij eerst de tweede tranche met elkaar afmaken. Ik denk dat wij daarna moeten nagaan hoe het gevallen is. Er kunnen nog steeds aanvragen binnenkomen. Die maken nog steeds kans op honorering, dus wij zitten nog midden in dat proces. Zodra ik u duidelijkheid kan bieden over trajecten die zijn goedgekeurd en door de molen heen zijn gegaan, zal ik dat doen. Ik zal dan ook zo snel mogelijk zekerheid geven aan die gemeenten die er gewoon snel bij waren en "solid" plannen hebben.

Dan heb ik hier nog een punt staan, maar ik aarzel even, want ik geloof dat de collega's al nadrukkelijk op Venlo zijn ingegaan, hoewel een vraag over spoorse doorsnijdingen ook Venlo betrof. De gemeente Venlo kan natuurlijk een beroep doen op subsidie voor de tweede tranche. In de eerste tranche heeft men dat niet gedaan. Het echt totaal uit het centrum nemen van het emplacement is natuurlijk wel een heel ander verhaal. In het overdrachtsdossier van mij stond dat met de regio intussen "nee, tenzij" was afgesproken, dus alleen als er bepaalde zaken aan de hand waren. Die situatie hebben wij niet of nog niet bereikt.

Over het beleid ter uitvoering van het ERTMS kan ik kort nog iets zeggen. ERTMS is

hét systeem van de toekomst, zoals wij eerder met elkaar hebben uitgesproken. Dat is gewoon zo. Iedereen die dat zegt, heeft gelijk. Ik heb tegelijkertijd in tal van debatten gezegd dat wij de absolute voorlopers zijn. Wij behoren tot de top 3 van Europa. Heeft dat nu tot geweldige extra benutting van het spoornet geleid? Het heeft er wel toe geleid dat treinen elkaar niet meer in de weg zitten, maar op de HSL rijdt er gewoon niet een, dus wat dat betreft zijn er weinig problemen op die lijn. Treinen zitten elkaar daarop niet in de weg. Ziet u gewoon de complexiteit. Sommige bedrijven kunnen het wel, andere niet. Het is niet stabiel. De huidige versie 2.3.0 "bugt", is niet toekomstvast, niet stabiel en daarom zeg ik kort en goed: wij gaan doorpakken, maar laten wij even de tijd nemen. Dit heb ik eerder gezegd, want wij hebben hier al heel vaak met elkaar over gediscussieerd. De komende anderhalf jaar verwacht ik dat er veel meer duidelijk wordt op dit vlak.

Ik ga u trouwens nog een ding zeggen: ik heb in de boezem en "en marge" van de Transportraad met veel collega's over ERTMS gesproken. Het enthousiasme is op dit moment groot, hoor, heel cynisch gezegd. Het komt wel, maar iedereen zit nu op de blaren, dus laten wij nog even nagaan welke versie definitief wordt voordat wij ons qua grootschalige introductie nog verder in de absolute kopgroep manoeuvreren.

De vertragingskosten bij de ingebruikname van de Utrechtboog en het viersporentraject Amsterdam-Utrecht bedroegen ongeveer 4 mln. De kosten hiervan zijn binnen het projectbudget opgevangen. In verband met de nieuwe ERTMS-technologie van Bombardier is financieel rekening gehouden met dergelijke risico's. Bombardier heeft een boete gekregen van 2,8 mln. Hiervan is 1,9 mln. omgezet in extra werk, 0,4 mln. is als redundante ontvangen en 0,5 mln. staat nog open. Deze zal worden geïnd als er verdere vertraging wordt opgelopen, wat ik niet hoop. Zijn er nog meer problemen met de software op het traject Amsterdam-Utrecht? Nee. De vrijgaveproblemen van de beveiligingssystemen hebben in oktober 2005 en in augustus 2006 tot vertragingen bij de ingebruikname van de Utrechtboog, respectievelijk het viersporentraject Amsterdam-Utrecht geleid. De boog is uiteindelijk na maart 2006 in gebruik genomen en het viersporentraject uiteindelijk in april 2007.

Hoe kan het dat er nog steeds spoorwegovergangen zonder beveiliging zijn? Is dat niet strijdig met het beleid? Tegen de heer Van der Staaij en anderen zeg ik: er is geen wet- of regelgeving die voorschrijft wanneer een overweg al dan niet bewaakt moet worden. ProRail hanteert hier met wegbeheerders het instrument van een risicoanalyse voor, waarin wordt nagegaan of er beveiliging nodig is aan de hand van bijvoorbeeld het aantal ongelukken dat plaatsvindt in samenhang met de omvang van het verkeer, het aantal treinen dat een overweg passeert, de overzichtelijkheid van de situatie et cetera, dit alles in balans met elkaar. ProRail ziet er zo op toe dat onveilige spoorwegen worden beveiligd. De inspectie ziet vervolgens weer toe op het werk van ProRail. Het kan dus voorkomen dat

overwegen niet beveiligd zijn. In dat geval is er geen sprake van een bovenproportioneel onveilige situatie, als het goed is tenminste. Wij hebben hier vaak met elkaar over gediscussieerd.

Ik kijk nu even naar de heer Roemer, die op dit vlak ook de nodige initiatieven heeft genomen. Wij hebben met elkaar de manier doorgenomen waarop met verzoeken tot bijvoorbeeld sluiting van overwegen wordt omgegaan. Je hebt aan de ene kant de drive om de hele handel te sluiten, maar aan de andere kant het probleem dat je een totaal verknipt Nederland overhoudt als er subsidies worden opgestreken. Die balans hebben wij al vaak met elkaar bediscussieerd. Ik denk dan ook dat wij er nog wel op zullen terugkomen hoe het verdergaat vanuit de nieuw ingezette lijn, waarin tal van procedureafspraken zijn gemaakt.

Wat is de stand van zaken rondom de spoorbogen bij Meteren en Sittard, vraagt mevrouw Roefs. Een eventuele extra boog bij Meteren komt aan de orde in de planstudie herroutering binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Resultaten en besluitvorming staan voor de zomer van 2010 gepland. Bij Sittard komt eventueel een zuidelijke spoorontsluiting vanaf het chemisch complex Chemelot van DSM en Sabic. Dit plan wordt momenteel uitgewerkt door de gemeente Sittard, de provincie Limburg en Chemelot zelf, zowel inhoudelijk als financieel. Het resultaat zal ons in het voorjaar van 2009 in het bestuurlijke MIRT-overleg worden voorgelegd. Het komt dus snel, namelijk in het voorjaarsoverleg. Ik wacht het met belangstelling af en zal u er terstond mededelingen over doen.

De heer Roemer vroeg: is de minister bereid om in te gaan op de volgende onderdelen van het spoorplan van de SP: de verbinding Weert-Neerpelt, de Emperbocht, Nijmegen-Kleve, het verdubbelen van enkelsporige spoorlijnen, voorstellen voor nieuwe stations en een nieuw beleidskader voor nieuwe stations. Daarnaar heeft de heer Cramer namens de ChristenUnie ook gevraagd. Bij de begrotingsbehandeling hebben wij een discussietje over spoorwegovergangen in het algemeen gehad. Toen heb ik de heer Roemer toegezegd, een nadere schriftelijke reactie te geven op het SP-plan voor het spoor, mits de heer Roemer nadrukkelijk aangaf op welke onderdelen hij een nadere reactie wenste. Dat heeft hij vandaag gedaan. Ik vraag hem in lijn met wat ik tijdens de begrotingsbehandeling heb toegezegd of het mogelijk is dat ik op de genoemde punten zo snel als ik kan een nadere schriftelijke reactie geef in aanvulling op de schriftelijke reactie naar aanleiding van de begrotingsbehandeling. Dan kan ik er serieus mee omgaan.

Ik heb al een schriftelijke reactie op de notitie van de ChristenUnie toegezegd. Daarin zal ik op de eventuele ontwikkeling van een nieuw beleidskader voor nieuwe stations ingaan. Bij de reactie op die notitie zal ik de vraag van de heer Roemer betrekken, als hij dat goed vindt. Mij lijkt dat ik hiermee aan het einde van het eerste, algemene blok ben.

De **voorzitter**: Dat heeft twintig minuten geduurd. Dit is een goed begin.
**

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik werd nogal getriggerd door de opmerking dat de minister de A14 zou bestuderen in het kader van de verkenning Haaglanden. Ik vroeg mij af of wij weer zoiets kregen als de ruit rondom Utrecht. Blijkbaar heb ik iets gemist. Als het een startnotitie is, krijgt mijn fractie die natuurlijk graag op het juiste tijdstip toegezonden.

Ik verzoek de minister vervolgens om niet alleen altijd te praten over twee van de acht trajecten met 80-kilometerzones waar het niet goed gaat, maar ook ruiterlijk toe te geven dat die op zes van de acht trajecten wel degelijk een verbetering hebben opgeleverd. Ik vind het in orde dat wij gaan experimenteren en niet zomaar het aantal gebieden gaan uitbreiden, maar laten wij duidelijk zijn: op zes plekken hebben de 80-kilometerzones wel degelijk tot verbetering geleid.

Ik wil het nog even over de spoorse doorsnijdingen hebben en de manier waarop de tweede tranche aangeboden is. Ik vind het niet goed dat ervoor is gekozen, het criterium "wie het eerst komt, die het eerst maalt" te hanteren, maar goed, dat is gebeurd. De minister zegt dat het tot juni aanstaande doorgaat. Dat betekent dat het nog steeds een periode is waarin een gemeente haar begroting al heeft vastgesteld en een gemeente dus niet heeft kunnen vooruitlopen op een echte medefinanciering, een cofinanciering. Mijn vraag blijft dus of de minister bereid is om aan de provincies te vragen, de zaak eens te inventariseren. Het is goed mogelijk dat men bereid is, het voor de volgende begroting wel op te nemen in de gemeentebegroting.

De minister heeft twee spoorbogen genoemd: Meteren en Sittard. Het kan zijn dat die bij het blokje "het zuiden" aan bod komen, bij VERA, VEZA, het Sloegebied, Antwerpen.

Minister **Eurlings**: De A14 is in lijn met een motie van de heer Madlener in dit huis. Laat ik u er iets bij zeggen. Ik wil voorkomen, een discussie die dadelijk terugkomt in het debat te zuigen, maar wij hebben met elkaar afgesproken, ambtgenoten -- wij hebben het hier vandaag al eerder over gehad -- dat wij naar aanleiding van het rapport van de commissie-Elverding hebben besloten tot een hevige, intensieve verkenning, waarin alles wordt bekeken. Iets bekijken kan ook betekenen dat je om goede redenen zegt: wij doen het niet. Dan heb je het tenminste wel bekeken. Daarmee voorkom je dat je jaren later in de juridische fase ineens iets voor de voeten geworpen krijgt en dat je constateert dat dit niet is bekeken. Wij bestuderen nu dus alle opties vanaf het begin. Dat is even wennen, want dan krijg je ineens onrust waarin men uitroept: "ja, maar dit kan er toch niet zomaar zijn!" Wij bekijken het breed en van onderop. Alle opties worden in overweging genomen. Aan het eind van het proces zal zich uitkristalliseren welke opties werken en voor welke opties draagvlak in de

regio zelf bestaat. Wat is nu net het mooie van die brede verkenning? Dat je gewoon breed kijkt en dat je dat proces in het begin de ruimte kunt geven om vervolgens op een later tijdstip, aan het einde van de verkenning, bestuurlijk met elkaar een knoop te kunnen doorhakken en te kunnen zeggen: dit wordt het niet en dat wordt het wel. Ik vind het zelf altijd goed om dingen bekeken te hebben, want dan heb je sowieso de sterkste argumenten op een rijtje en weet je nog beter wat je wil dan wanneer je aan het eind van een traject, dus jaren later, ineens allemaal opties voor de voeten geworpen krijgt die je niet goed hebt bekeken.

Mevrouw Roefs heeft gewoon gelijk met wat zij zegt over de 80-kilometerzones. Dat zeg ik bij dezen. Ook dan is het interessant om te weten of een dynamisering iets al dan niet kan toevoegen. Toch heeft mevrouw Roefs gelijk dat zij die nuancering aanbrengt. Ik werd wel aan de tand gevoeld over het feit dat wij gaan dynamiseren, dat wij gaan kijken of op rustige tijdstippen de snelheid kan worden opgevoerd.

Een ander criterium voor de tweede tranche kon zijn dat er werd geloot, dus dat alle plannen in een tombola werden gegooid, zodat mensen die er om vier uur 's nachts stonden en een perfect project inleverden, waaraan zij gedurende een jaar hadden gewerkt, te horen kregen: jammer, je bent afgevallen, al was je hartstikke snel en had je een hartstikke goed plan en terwijl er op 29 mei nog een paar binnendruppelden. Dat heeft ook iets onvolkomens. Het goede is dat er nu nog steeds financiële ruimte is. Als alle projecten die zijn ingeleverd, goed zijn qua dekking, qua financiële zekerheid en qua regionale bijdragen -- dat was in de eerste tranche lang niet altijd het geval -- dan nog is er geld over. In dat verband zal ik de oproep van mevrouw Roefs doorsluizen naar het Nationaal Mobiliteitsberaad. Ik zal inderdaad zeggen dat provincies het signaal aan de gemeenten geven: mensen, er is nog ruimte, dus kom op met die plannen. In die zin volg ik de lijn van mevrouw Roefs, maar voordat wij weer aan een heel nieuwe tranche in de toekomst beginnen, stel ik voor, deze eerst af te maken en nog even rustig te bekijken hoe deze is verlopen. Mevrouw Roefs, ik zeg u bij dezen gewoon toe dat ik dat signaal nog zal geven.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik heb een paar vragen over het eerste blok. Dat heb je als je het zo met elkaar afspreekt, met uw goedvinden. De minister begon een verhaal over een stuk versnelling. Hij gaf aan dat de markt op sommige onderdelen kon versnellen en dat procedures sneller konden. Hij verzuimde daarbij te zeggen wat het ministerie zelf gaat doen om te versnellen, want laat ik het omkeren: veel vertragingen komen daarvandaan. Wat gaat de minister daar concreet aan doen?

De minister zei dat Nederland minder auto's heeft dan alle omringende landen behalve Denemarken. Heeft de minister wel eens bedacht dat dit te maken kan hebben met de bpm, die wij hier nog hebben en dat wij die achterstand wel eens heel hard kunnen

inlopen als die volledig wordt afgeschaft?

Ik sluit aan bij de opmerking van mevrouw Roefs over de 80-kilometerzones.

De minister heeft het over het ERTMS gehad. Wij verschillen daarover gigantisch van mening. Hij laat onvoorstelbare kansen liggen om én de capaciteit uit te breiden én er ook nog eens veel minder geld aan kwijt te zijn. Mij lijkt het heel verstandig dat de Kamer de komende maand of maanden eens gaat gebruiken om dat uit te werken, want zo veel kansen laten liggen is echt vreselijk zonde van het geld en van alle capaciteit die kan worden geschapen. Anderhalf jaar wachten vind ik echt onacceptabel.

De minister heeft een heleboel gezegd over Utrecht-Amsterdam in het kader van het ERTMS. Mijn vraag is of die antwoorden op papier kunnen worden gezet. Het ging namelijk zo snel. Ik heb er veel vragen over gesteld, onder andere over boetes, over de capaciteit van het ERTMS.

De **voorzitter**: De minister zegt "goed", dus dat is een toezegging.

**

De heer **Roemer** (SP): Hartstikke mooi.

Ik heb nog twee korte opmerkingen over spoorse doorsnijdingen en deelrijwegen. Bestaat er geen formeel beleid dat er een overbelastingverklaring door ProRail moet worden afgegeven als dat veelvuldig aan de orde is? Waarom gebeurt dat nooit? Mijn laatste vraag betreft de overgangen. Wellicht maai ik hiermee het gras voor de voeten van mijn collega Van der Staaij weg. In 2000 is de motie-Feenstra/Verbugt al aangenomen, waarin de regering wordt verzocht, tot een norm voor sluitingstijd van spoorwegovergangen te komen. Bij mijn weten is die er nooit gekomen. Waarom niet?

De **voorzitter**: Dat waren vier vragen. Het woord is aan de minister.

**

Minister **Eurlings**: In lijn met Elverding wordt er zeer nadrukkelijk naar de eigen werkwijze gekeken. Ik zie dat dagelijks. U moet weten dat dit bijvoorbeeld ook heel wat zal betekenen als de spoedwet door beide parlementen tot wet wordt verheven. Er moet dan een soort nationale aanpak komen en de tijdslijn moet dan op een totaal andere manier in de gaten worden gehouden. Daarbij moet je ook nog eens heel veel extra werk voor je organisatie kunnen accommoderen. Daar wordt dus heel nadrukkelijk aan gewerkt. Ik vond dat ook een van de krachtige punten van Elverding. U weet dat ik de hand daarbij volstrekt in eigen boezem heb gestoken.

De kwestie Denemarken is nu net heel interessant. U hebt gelijk: in Denemarken is

de bpm heel hoog. Wie zal uw en toch ook een beetje mijn positieve verbazing schetsen? Ons bereiken steeds meer geluiden, serieuze geluiden, dat men in Denemarken overweegt om in de richting van Nederland te denken, niet alleen in verband met de beprijzing van vrachtauto's, maar, let wel: ook in verband met de beprijzing van personenauto's. Als dit gebeurt -- het is allemaal nog heel voorzichtig, men kijkt er gewoon naar...

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik heb even een punt van orde. Dit was mijn vraag niet.

Minister **Eurlings**: Ja, maar ik geef de heer Roemer toch mee dat Denemarken, waarvan hij zei dat er zo'n hoge bpm werd geïnd, het eerlijker en beter vindt om na te denken over een toekomst zonder die hoge bpm, maar misschien met kilometerbeprijzing voor personenauto's om iets goeds te bereiken. Ik vind dat hoopgevend. Mocht Denemarken die lijn bestendigen, dan hoop ik dat wij daarin met elkaar kunnen optrekken. Ik heb trouwens eerder gezegd dat dit onderzoek laat zien dat er wel iets meer auto's worden gekocht als de bpm wordt afgeschaft, maar dat het effect van minder rijden met de auto's die men gekocht heeft veel groter is dan het effect van meer auto's in Nederland.

De **voorzitter**: Daarmee is de vergelijking met Denemarken volgens mij gemaakt. Dan is het laatste deel..., de vraag van de heer Roemer wel beantwoord.
**

Minister **Eurlings**: Overlastverklaringen worden wel degelijk afgegeven. In het algemeen overleg over groei op het spoor van 2 oktober jongstleden, heb ik de meest recente nog gemeld. Na een overlastverklaring moet ProRail, zoals u weet, een capaciteitsvergrotingsplan opstellen en moet er dus aan worden gewerkt om een dergelijke situatie in de toekomst te verhelpen.

Indien dit voor deelrijwegen een probleem is, wordt dit gesignaleerd en is ProRail verplicht, een overlastverklaring af te geven en een capaciteitsplan op te stellen. Dat is nu nog niet gebeurd rondom de deelrijwegen. Verder gebeurt het wel. Wij hopen natuurlijk dat dankzij een betere verstandhouding alle partijen op het spoor, waaronder de goederenvervoerders, ProRail en de Nederlandse Spoorwegen, schouder aan schouder nagaan hoe zij de capaciteit zo goed mogelijk kunnen benutten en hoe zij natuurlijk zo veel mogelijk situaties als deze kunnen voorkomen.

De heer **Roemer** (SP): Ik vroeg waarom de norm waarvan sprake in de motie-Feenstra/Verbugt over de overgangen nooit is uitgewerkt. Reageert de minister niet meer op het ERTMS-verhaal?

De **voorzitter**: ERTMS had ik inderdaad ook genoteerd.
**

Minister **Eurlings**: Op de motie kom ik nader terug. De heer Roemer heeft gelijk. Ik bied mijn excuses hiervoor aan, maar wij verschillen inderdaad van mening over het ERTMS. Het is niet mijn bedoeling om het ERTMS onnodig te vertragen, maar het is wel mijn bedoeling om verstandig om te gaan met dit soort omvangrijke investeringen in ingrijpende vernieuwingen in het spoorsysteem in het belang van de reiziger. De spoorsector en ik willen met name duurzaam investeren in baseline 3. Deze nieuwe versie is een stabiele en toekomstvaste versie, wel degelijk geschikt voor grootschalige implementatie, maar volgens de huidige inzichten is deze versie pas vanaf 2015 goed beschikbaar. Wij hebben verschillende trajecten lopen. Zo proberen wij proberen de HSL aan het rijden te krijgen. Over Amsterdam-Utrecht wordt de Kamer nader schriftelijk bericht en de Hanzelijn is voorbereid. Ik denk dat er alles voor te zeggen is om dit eerst te implementeren en om daarna na te gaan hoe de discussies zich in het Brusselse zullen hebben ontwikkeld. Ook bestaat er nog heel veel onzekerheid over de technische karakteristiek voor de toekomst. Wij verschillen van mening. Mijn mening komt mede voort uit mijn verantwoordelijkheid om geen risico's te nemen met zo veel geld.

Mevrouw **Agema** (PVV): Voorzitter. Mijn vraag was of in het FES wel hetzelfde deel beschikbaar blijft voor infrastructuur voor verkeer en vervoer als er drie onderwerpen aan worden toegevoegd of dat dezelfde taart in meer taartpunten wordt verdeeld.

Minister **Eurlings**: Mevrouw Agema heeft een punt. Als je de koek door meer personen laat eten, worden de stukjes kleiner. Wat dat betreft heeft het FES natuurlijk een ontwikkeling doorgemaakt. Vroeger was het puur bestemd voor grote infrastructurele projecten, maar goed, de discussie over het FES van de toekomst zal nadrukkelijk plaatsvinden. Daar komen natuurlijk tal van andere, nieuwe uitdagingen bij om de hoek kijken. Hoe ga je om met de commissie-Veerman? Hoe ga je om met de "funding"? Dat wil niet zeggen dat je daar in de toekomst nog eens met een heel open "mind set" naar kijkt, maar wat mevrouw Agema zegt, is waar. Als je steeds meer doelen toevoegt, kan dat in principe tot een stuk verwatering leiden. Dat klopt.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik heb op dit moment twee korte opmerkingen. De ene is wat langer dan de andere. De eerste is dat ik in mijn inleiding over die duurzaamheid heb gevraagd of de minister ook bereid is, voortaan de referentiesituaties te

berekenen met beprijzing. Ik heb het antwoord op die vraag gemist in de enthousiaste beantwoording door de minister van de vragen van de heer Vendrik. Dat kan aan mij liggen, maar anders hoop ik dat de minister daar nu nog op wil ingaan.

Mijn tweede opmerking gaat over ERTMS. Ik denk dat ik er in mijn tweede termijn nog iets uitgebreider op terugkom, maar ik stel alvast twee punten aan de orde waarover ik verbaasd ben. Het eerste is dat de minister met heel veel woorden uitlegt dat de boel niet stabiel is, maar het hangt er maar van af hoe je het bekijkt en met welke fabrikaten je vergelijkt. Ik kan het niet laten, deze eerste opmerking te maken. De tweede opmerking is dat ik in mijn tekst heb aangegeven dat je over twee dingen kunt discussiëren: een softwareaanpassing en een hardwareaanpassing. Wij kunnen nu in ieder geval beginnen met het aanbrengen van de apparatuur in de treinen. Dat was concreet mijn vraag. Zodra er dan op Europees vlak overeenstemming bereikt is over een versie die stabiel is, kan die worden ingelezen en kan het rijden beginnen. Als wij in 2015 pas besluiten tot ombouwen, duurt het nog langer. Mijn stelling was: laten wij nu gaan ombouwen, dan voeren wij daarna de discussie over de software wel.

Minister **Eurlings**: Ik kom later in mijn betoog graag uit en te na terug op de opmerking over referentie met beprijzing.

De heer Cramer kan wel zeggen dat sommige fabrikanten de huidige versies van het ERTMS onder de knie hebben, maar het grote voordeel van het ERTMS moest juist zijn dat er over grenzen en verschillende rails heen een systeem bestaat dat grenzeloos kan communiceren. Nu is de situatie dat een fabrikant soms voor verschillende trajecten in verschillende landen verschillende deelversies heeft afgeleverd die niet met elkaar kunnen communiceren. Dat is een van de grootste problemen. Een van de grootste winstpunten van het ERTMS van dit moment valt daarmee dus weg.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Wij moeten wel recht doen aan de fabrikanten. Er zijn vier fabrikanten die ERTMS kunnen leveren. Een daarvan levert problemen op. Laten wij het nu dus niet moeilijker maken dan het is. Dat zijn de feiten.

Minister **Eurlings**: Er zijn er meer die problemen hebben. Ik heb u gemeld dat ook Alstom de treinen later levert. Dat is niet omdat die firma de treinen niet kan bouwen, maar omdat er een grote krapte op de markt heerst. Bovendien vind ik dat wij enigszins consequent moeten zijn. Toen wij spraken over snelheidsverhoging op corridors, was een grote meerderheid in uw Kamer ervoor om niet een van de vier corridors met ERTMS te versnellen, maar om te kijken of met de oude techniek of met een upgrade van de oude techniek en met veel minder geld alle vier de corridors konden worden versneld. U had zelf een goed idee met de ATB

code groen, zeg ik zo uit mijn hoofd. Het punt blijft dat wij helemaal niet tot 2015 hoeven te wachten, maar er is alles voor te zeggen om dit spel nog heel even aan te kijken, aangezien er nog wordt gediscussieerd over de verschillende versies, het nog niet zeker is hoe precies de specificaties zullen zijn en er met name met baseline 3 ook een grote capaciteitswinst kan worden geboekt, waardoor treinen echt heel dicht op elkaar kunnen gaan rijden. Ik denk echt dat dit beter is dan voorloper zijn, zeker met het oog op debatten over de Betuweroute en de HSL, waarin wij vaak in dit huis hebben horen zeggen: potjandorie, waarom zijn wij nu zo snel in het verhaal en waarom krijgen wij al die kinderziektes over ons heen. Wij zijn het in grote lijnen dus met elkaar eens, maar ik denk dat wij even moeten kijken hoe dit zich verder ontwikkelt.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik kom nog even terug op de veiligheid op overwegen. Ik heb in mijn eerste termijn de Valleilijn als voorbeeld aangehaald, omdat daar vanaf vandaag acht keer per uur treinen overheen rijden en sommige bewoners daar onvermijdelijk op de onbewaakte overgangen zijn aangewezen. Daar staat zelfs geen knipperlicht. Ik kan mij niet voorstellen dat het beleidskader zo geformuleerd is dat dit soort situaties normaal is. Is hier niet eerder traagheid in de uitvoering aan de orde? Wat kan de minister daartegen doen?

Minister **Eurlings**: Als u het goed vindt, kom ik in het landsdelige deel terug op de Valleilijn. Daarbij zal ik dit punt betrekken.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb een opmerking en een vraag. De opmerking is dat het fascinerend is voor een minister van Verkeer en Waterstaat die de kilometerheffing introduceert en die daarmee feitelijk erkent dat in verband met asfalt vraag en aanbod via het prijsmechanisme bij elkaar gebracht moeten worden, dat hij elk gevoel van marktwerking ontbeert zodra het over de effecten van wegverbreding gaat. Heeft hij ooit gehoord van de wet van Say: elk aanbod schept zijn eigen vraag? Het is natuurlijk evident dat elke wegverbreding binnen enige tijd leidt tot een grotere vraag naar vervoer en automobiliteit en dus tot meer uitstoot van CO_2. Hier gaan wij nog heel veel over spreken, want dit gaat natuurlijk een keer fout.

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

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik vind het heel plezierig om te horen dat de minister hier in tegenstelling tot zijn brief ruiterlijk erkent dat de effecten van de 80-kilometerzones op de luchtkwaliteit ronduit positief zijn. Dat had de GGD in Amsterdam ook al geconstateerd. Het

is de beste maatregel om de luchtkwaliteit te verbeteren. Laat dit nu hét probleem zijn langs de A1 bij Diemen. Daar gaat het minder over geluidshinder; daar gaat het over luchtkwaliteit. Dat is hét probleem. Toch hoor ik de minister in een bijzin de optie van een 80-kilometerzone op de A1 ter hoogte van Diemen categorisch afwijzen. Hoe kan dat nu?

Minister **Eurlings**: De beste maatregel voor luchtkwaliteit is bronbeleid. Dat heeft het KiM nogmaals nadrukkelijk aangetoond. U kent de statistieken. Sinds de jaren vijftig is de luchtkwaliteit alleen maar sterk verbeterd. Ik heb eerder al gezegd dat een diesel uit 1975 vijftig keer zo smerig is als een diesel uit 2008. dat is dus echt milieubeleid. Nu kan het verlagen van de snelheid natuurlijk op hotspots wat schelen. Vandaar dat sommige 80-kilometerzones ook goed gewerkt hebben aan het eind van de lijn. Ik denk alleen echt dat het zinnig is om nadrukkelijk met die dynamische snelheden te experimenteren. Dan heb je namelijk altijd een vrij flukse doorstroming.

U hebt het over wetten. De meeste reizigers hebben met een wet te maken: de wet van Murphy. Of je nu de trein of de auto neemt, je komt er altijd bekaaid vanaf. Het hele land staat namelijk vast, het zit overal tjokvol. Als u vindt dat het terugdringen van mobiliteit milieubeleid is, heb ik 4,5 mld. over, want dan hoef ik ook geen extra rails aan te leggen. Dan zeg ik gewoon: "Sorry, treinreizigers, vol is vol, blijft u maar thuis". Ik weet dan wel wat de gevolgen voor de economie en voor ons gevoel van welbehagen zijn. Deze regering heeft besloten, de mobiliteit niet terug te dringen, maar mensen wel een bewuste keuze te laten maken. Zij wil mensen stimuleren of laten betalen al naar gelang zij milieuvriendelijk of milieuonvriendelijk zijn. Dat komt bij de kilometerprijs tot uitdrukking. Je wordt gewoon beloond als je in een groene auto rijdt. Dat komt bij de internalisering van de externe kosten voor de vracht tot uitdrukking. Op die manier wil je dat gewoon stimuleren. U hebt ook nog in de krant gelezen dat ik de nodige oproepen over CO_2 heb gedaan. Zo ziet u maar waar een motie uwerzijds en het Europese al niet toe kunnen leiden. Wij willen het vervoer alleen niet terugdringen. Ik heb eerder gezegd dat er vast nog meer positieve effecten zijn als je een maximumsnelheid van 60 kilometer per uur hanteert, maar dan staat wel het hele land stil. Wat dat betreft, zijn wij ervoor om het vervoer dat er is zo groen mogelijk te maken en zo goed mogelijk te faciliteren. Mobiliteit mag, zei mevrouw Netelenbos ooit. Dat was een andere lijn dan in de NVVP's werd gevolgd.

De **voorzitter**: Wij gaan over op het tweede blokje van de minister. Als ik het wel heb, betreft dat zijn rondje Nederland.

**

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Mag ik een vraag van orde stellen? Als wij heel Nederland

doen, heeft iedereen straks zo veel onderwerpen die alsnog in de zogenoemde narooironde moeten. De vraag is of de minister te bewegen is tot een opdeling in brokken, bijvoorbeeld boven de grote rivieren en daaronder.

De **voorzitter**: Wij doen het landsdeelmatig. Is dat een goed voorstel?
**

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ja.

De **voorzitter**: De minister gaf in zijn introductie aan dat hij het land kon opdelen in vier landsdelen. Laten wij eens kijken of dat lukt. Wij eindigden in het zuiden, geloof ik.
**

Minister **Eurlings**: Precies. Wij beginnen in het noorden en eindigen in het zuiden. Wij zakken langzaam op weg naar Nieuwspoort naar het zuiden af.

De heer Cramer vroeg mij de gelden in te zetten voor een toekomstvaste oplossing van knooppunt Joure. In overleg met de regio is afgesproken dat het inhoudelijke document inzake de problematiek van knooppunt Joure en de relevante oplossingsrichtingen tijdens het bestuurlijke overleg in het voorjaar van 2009 worden besproken. Ten tijde van het laatste bestuurlijke overleg waren de vereiste gegevens namelijk nog niet afdoende beschikbaar. Ik zeg wel dat er conform eerdere afspraken duidelijkheid moet zijn over het bestuurlijke voorkeursalternatief inclusief het beschikbare taakstellende budget. Ook wordt dan een besluit genomen over de inzet van de dan resterende rijksmiddelen. Die komen op die manier in het voorjaarsoverleg terug. Ik kan u nog zeggen dat er op dit moment twee opties worden gezien. Allereerst is er een optie waarbij de resterende 9 mln. wordt ingezet voor de regionale oplossing. Ten tweede kan ik mij voorstellen dat indien de regionale oplossing niet tijdig tot stand komt, er met de resterende 9 mln. alsnog een fly-over wordt aangelegd conform de aanvankelijke plannen. Ik kom u hier al voor een deel tegemoet. Wij zitten er dus constructief in, maar moeten wel alle gegevens op een rijtje hebben. In het voorjaarsoverleg hopen wij zaken met de regio te kunnen doen.

De heer Koopmans vraagt mij om mee te werken aan de suggestie van de regio om bij de aanpassing van de brug op de A6 ter hoogte van Joure en Emmeloord een aquaduct aan te leggen. Tijdens een eerder bestuurlijk overleg heb ik aangegeven, hiertoe bereid te zijn indien de regio garant staat voor de meerkosten en natuurlijk ook indien dit past in de planning voor het onderhoud van de brug. De bestuurlijke afspraak is dat het inhoudelijke document inzake de problematiek en de relevante oplossingsrichting van het knooppunt Joure tijdens het bestuurlijk overleg -- daar gaan wij weer -- in het voorjaar van 2009

terugkomt. Ik stel daarom voor, deze punten te koppelen en in het bestuurlijk overleg in het voorjaar nadrukkelijk aan de orde te stellen. De regio is nu aan zet om tijdig inzicht in het plan te geven en om de meerkosten goed te onderbouwen. Ook deze kwestie wordt dus vervolgd.

De heer De Krom vraagt of het klopt dat het plan van de heer Muizert deel uitmaakt van de planstudie voor de N33, twee keer tweebaans autoweg. De variant van de heer Muizert is op hoofdlijnen een verbijzondering van een alternatieve autosnelweg. Onlangs heeft Rijkswaterstaat in goede samenwerking met de regio de Keuzenota Voorkeursalternatief Verdubbeling N33 uitgebracht. De conclusie was dat de autosnelweg geen meerwaarde heeft als het tenminste gaat om het probleem van de verkeersveiligheid ten opzichte van het voorkeursalternatief twee keer tweebaans autoweg. Een autosnelweg is echter wel ongeveer 35 mln. duurder dan een autoweg. Zo is met de regio dus de voorkeursvariant tot stand gekomen. Het plan van de heer Muizert inzake de autosnelweg wordt daarom niet verder bij de studie betrokken. Ik kan u wel zeggen dat Rijkswaterstaat met de heer Muizert nagaat of een aantal van zijn ideeën of onderdelen daarvan kan worden betrokken bij het voorkeursalternatief. Op die manier willen wij in elk geval een aantal goede elementen daarvan meenemen.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Wie is de heer Muizert?

Minister **Eurlings**: Dat is een burger die constructief meedenkt, zoals veel burgers constructief meedenken, zoals u weet. Hij heeft meer gedaan dan meedenken: hij heeft een variant op de autosnelweg bedacht. Daar zaten heel veel interessante elementen in. Laten wij dus hopen dat wij daar iets mee kunnen.

De **voorzitter**: Het is niet relevant of hij lid is van de VVD. Dat weet ik ook niet. De minister vervolgt zijn betoog.

**

Minister **Eurlings**: Wanneer komt de tweede fase tussen Groningen en Delfzijl op de N33 Assen-Delfzijl van de grond? Ben ik bereid om samen met de regio een plan van aanpak voor het tweede deel te maken? Op dit moment is prioriteit verleend aan het traject Assen-Zuid tot Zuiderbroek, gelet op de problematiek van de verkeersveiligheid. Het traject Zuiderbroek-Eemshaven heeft evenwel ook de aandacht. Gelet op het feit dat er op dit traject in het kader van groot onderhoud al veel maatregelen zijn genomen, maar ook dat de verkeersintensiteit nu laag is, tenminste op het traject Spijk tot de Eemshaven, waar sprake is van 1100 voertuigen per etmaal -- dat zijn er niet zo heel veel -- is er op dit moment geen

directe reden om voor het traject tot de Eemshaven een verkenning te starten. Wij houden het wel in de gaten voor het geval er in de haven van alles en nog wat zou gebeuren. Wij weten niet of de situatie in de toekomst verandert. In die zin is het aan de orde geweest in de besprekingen. Wij houden de vinger aan de pols.

Mevrouw Roefs vroeg naar de fly-over en de rotonde bij Gieten en of wij voorbereid zijn op de uitbreiding van de Eemshaven. Daar had ik het zojuist al over. Bij Gieten is er sprake van een onderdoorgang, gedimensioneerd op een twee keer tweebaans autoweg. Verkeerskundig onderzoek toont aan dat ook op de lange termijn de capaciteit afdoende zal zijn, tenminste van dit stuk, ook bij een uitbreiding van de Eemshaven. Het is dus zeker toekomstvast.

De heer Cramer vroeg naar de spoorlijn Leeuwarden-Sneek. Bij Leeuwarden-Zuid komt een nieuw station. Kan dat niet gecombineerd worden met ondertunneling van een overweg in de buurt? Zo parafraseer ik zijn vraag. De aanleg van het station Leeuwarden-Werpsterhoek maakt inderdaad deel uit van het convenant tussen Rijk en regio over het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn. In het kader van de LMCA Spoor en in lijn met de motie-Koopmans is er 160 mln. aan extra middelen ter beschikking gesteld voor maatregelen op het noordelijke kernnet spoor. Daarbinnen zijn ook middelen gereserveerd voor de overwegveiligheid op het spoor Zwolle-Leeuwarden met het oog op de frequentieverhoging. ProRail is op dit moment bezig met het opstellen van een voorstel dat ingaat op de scope van het totale programma. Naar verwachting is de scope van de spoormaatregelen voor de zomer van 2009 verder uitgewerkt. Dan kan ik u over de spoormaatregelen en over de mogelijkheden tot de genoemde onderdoorgang nader informeren. Daar kom ik in die lijn absoluut op terug, mijnheer Cramer.

De heer **Koopmans** (CDA): Over de N33 zei de minister: als er meer gaat gebeuren, moeten wij daar misschien meer gaan doen. Het is natuurlijk ontegenzeggelijk waar dat daar meer gaat gebeuren. Ik bedoel: er staan daar twee kolencentrales en een heleboel grote investeringen op de rol. Die gaan zeker door en dat is mooi. Wij zien graag dat dit in dat onderzoek betrokken wordt.

De **voorzitter**: Minister, kunt u dat in het onderzoek in aanmerking nemen?
**

Minister **Eurlings**: Ja, dat kan ik.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Nu meen ik begrepen te hebben dat Provinciale Staten van Groningen zeggen dat er geld over is om ten noorden van Zuidbroek richting Eemshaven in

te zetten, omdat het een twee keer tweebaans autoweg in plaats van een autosnelweg ten zuiden van Zuidbroek wordt. Ik begrijp dat de minister daar anders over denkt.

Minister **Eurlings**: Ik hoor het graag, maar het is ons in elk geval nooit geworden. Het is natuurlijk altijd het mooist als er geld over is. Ik kijk nog even schuin naar achteren. Mocht er een ander beeld ontstaan gedurende dit debat, dan hoor ik dat. Ons is van een overschot van geld in die lijn niets bekend.

De **voorzitter**: Mijnheer Vendrik?
**

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Nee, laat maar even. Die kolencentrales komen er toch niet, dus dan is dat probleem ook opgelost.

De **voorzitter**: Wij gaan door naar het volgende landsdeel. Welk landsdeel had u op het oog op uw reis door Nederland? Gaan wij nu naar het mooie oosten?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb nog een vraag over Joure. De minister geeft aan dat hij daarover in overleg is met het landsdeel. Ik heb begrepen dat het in het overleg al voor een belangrijk deel rond is, maar dat er nog geen duidelijkheid is over de bijdrage van het ministerie en of dat het laatste resterende deel wil betalen. Ik begrijp van de minister dat de intentie is om daaruit te komen, inclusief de toekomstvaste oplossing.

Minister **Eurlings**: Dat is inhoudelijk correct. Daarom zei ik hier ook dat ik goede hoop heb dat wij spijkers met koppen kunnen slaan tijdens het voorjaarsoverleg.

De **voorzitter**: Ik kijk voor de zekerheid nog even rond. Nee? De heer Vendrik ook niet? Dan verzoek ik de minister, het volgende landsdeel aan te doen. Welk is dat?
**

Minister **Eurlings**: Wij gaan naar het oosten van het land. U hebt een prachtige voorspellende gave.

Een aantal mensen vroeg naar onze omgang met de aanpak van geluid et cetera op bijvoorbeeld de A50 bij Valburg-Grijsoord. Op dit moment wordt de laatste hand gelegd aan het Tracébesluit A50 Valburg-Grijsoord. Dat Tracébesluit bevat alle wettelijk vereiste inpassingsmaatregelen. Concreet betekent dit onder andere dat op het gehele traject dubbellaags ZOAB zal worden aangelegd. Verder worden er geluidsschermen geplaatst

waar dat wettelijk vereist is en doelmatig, zoals aan de oost- en de westzijde bij Renkum, maar ook ten oosten van Valburg. Bij Heteren zijn overigens zowel aan de oost- als aan de westzijde al geluidsschermen aanwezig. Op dit moment wordt dus de laatste hand aan het Tracébesluit gelegd. Dat bevat die inpassingsmaatregelen. De Stichting A50dB erkent de noodzaak om tot capaciteitsuitbreiding op het wegvak te komen. Zij erkent ook dat met de genoemde inpassingsmaatregelen aan de wettelijke eisen is voldaan. De stichting vraagt om extra bovenwettelijke inpassingsmaatregelen zoals extra geluidsschermen bij Heelsum, een verdiepte ligging op de Doorwerthse Heide en een extra geluidsscherm, bij voorkeur in de vorm van een halve overkapping aan de westzijde van de A50 bij Wolfheze. Waar hebben wij het dan over, over hoeveel euri, zoals u vaak zegt? Volgens de eerste schattingen kost dit bovenwettelijke pakket minimaal 100 mln. Op dit moment ben ik in overleg met de stichting en de bestuurlijke partijen in de regio over hun standpunt en een plan. Aangezien alle wettelijke inpassingseisen in het concept-Tb zijn opgenomen, verwacht ik dat de regionale partijen zelf allereerst voor dekking zullen zorgen als zij aanvullende inpassingsmaatregelen willen. De uitkomst van het overleg en de onderzoeken zal ik, zo mogelijk, bij mijn afweging betrekken rondom het vaststellen van het Tracébesluit. Een belangrijk uitgangspunt is daarbij natuurlijk, zoals altijd, dat het project geen vertraging oploopt. Dit is de stand van zaken. Ik ga de discussie dus wel actief aan. Ik praat met de regio en ga na hoe het beeld op dat moment is. Ik vind het wel van belang om te weten dat er in het ontwerp-Tb in zijn huidige vorm aan alle wettelijk gestelde eisen is voldaan. Dat wil niet zeggen dat wij de ogen sluiten voor meer, maar dit is altijd wel een belangrijke constatering.

Kan de minister vertellen hoe het staat met de op- en afritten op de A28 bij Meppel? Hoe zit het met Staphorst? Het collegevoorstel om de bestaande aansluitingen op de huidige locaties bij Staphorst op te heffen en te vervangen door een nieuwe aansluiting heeft als positief effect, zoals ik ook aan de gemeente Staphorst heb geschreven, dat de verkeersbelasting in de kern van Staphorst afneemt. Ik ga akkoord met deze aanpassing, die overigens in goed overleg met Rijkswaterstaat is uitgewerkt. Ik heb hier zelf 5 mln. in geïnvesteerd. Het gevolg is echter wel dat de verkeersbelasting op bepaalde wegen, bijvoorbeeld de rijksparallelweg tussen Staphorst en Meppel, kan toenemen. De gemeenteraad heeft verzocht om na verplaatsing toch nog een van de huidige noordelijk gelegen opritten open te houden. Dit zou tot gevolg hebben dat er twee opritten op slechts 1200 meter afstand van elkaar zullen komen te liggen. Mede gelet op het huidige aantal op- en afritten, zie ik net als Karla Peijs, mijn ambtsvoorganger, geen aanleiding tot het uitbreiden van het aantal aansluitingen. Ik ben wel bereid om mogelijk te maken dat mijn bijdrage van 5 mln. aan de aansluiting op de A28 deels ingezet wordt voor maatregelen op het onderliggende wegennet. Daarmee ondervang je dus gedeeltelijk de negatieve effecten

van een overigens positief plan. Staphorst gaat er gewoon op vooruit, maar met een gedeelte van het geld kunnen we de negatieve gevolgen van het plan, zoals de druk die op sommige onderliggende punten groter wordt, wegnemen. Mijn ministerie en ik zullen daarover actief in overleg treden met de gemeente Staphorst. Die toezegging doe ik hier gewoon.

Op het station zal ik later terugkomen, mijnheer Cramer. Ik behandel dus toch weer eerst de weg en dan het spoor, hè? Ik laad hiermee wel de verdenking op mij.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): U neemt mij de woorden uit de mond!

Minister **Eurlings**: De heer Roemer vroeg of ik bereid ben, een soberder variant van de N18 in overweging te nemen, zoals een driebaansweg met inhaalstroken. In de trajectnota voor de N18 staat de visie, waarvan de hoofddoelstellingen verkeersveiligheid en leefbaarheid zijn. De regio heeft zelf gevraagd, hierbij de economische ontwikkeling als nevendoelstelling te betrekken. In de trajectnota zijn diverse alternatieven nader onderzocht. De effecten op het milieu zijn hierbij goed in beeld gebracht. Ik zal aan het eind van het traject een evenwichtige keuze maken. Daarbij zullen alle aspecten tegen elkaar worden afgewogen. In het voorjaar van 2009 zal ik een standpunt innemen, afgestemd met mijn collega van VROM. De regionale partners maken momenteel samen met mij een overeenkomst, een plan van aanpak, een uitwerking, waarbij onder andere de toegezegde financiën als randvoorwaarde worden betrokken. Zoals u weet, was dat 996 mln.

Wat is de stand van zaken in de doortrekking van de A15 bij Arnhem-Nijmegen? In mei 2008 is een startnotitie ter revisie gelegd. Hierbij werd niet alleen het alternatief van de doortrekking van de A15 betrokken, maar ook een bundelingsalternatief langs de Betuweroute, ook een Regio Combi Alternatief langs de huidige weginfrastructuur. Op basis van de vele inspraakreacties en op advies van de commissie-MER ben ik nu in overleg met VROM om de richtlijnen voor de trajectnota MER op te kunnen stellen. Ik hoop deze op korte termijn te kunnen publiceren. Dit wordt dus vervolgd.

De Betuwelijn is naar zeggen van de heer Cramer goed ingepast bij het Pannerdens Kanaal. Waarom wordt niet op dezelfde manier omgegaan met de A15? In de startnotitie zijn meerdere alternatieven opgenomen. Naast het nulalternatief zijn dat een structuuralternatief, de huidige infra, een doortrekkingsalternatief en, zoals ik al zei, een bundelingsalternatief. Zowel in doortrekking als bundeling wordt uitgegaan van een nieuwe verbinding die het Pannerdens Kanaal kruist. In de planstudie staat dat een variant met en een variant zonder tunnel onder het kanaal worden uitgewerkt. Als alle effecten in beeld zijn, zal er een besluit worden genomen over de noodzakelijkheid en wenselijkheid van een tunnel, maar natuurlijk ook over de kosten die daarmee gemoeid zijn. U weet dat het met tunnels soms meevalt en

vaak tegen. Hiermee wil ik de verwachtingen niet te hoog spannen, maar weet dat zowel de variant met tunnel als zonder tunnel wordt bestudeerd.

Is de tolvariant op de A15 nog steeds een serieuze optie, vroeg de heer Van der Ham. In de bestuursovereenkomst is afgesproken dat een deel uit tol dient te worden bekostigd. Deze afspraak stamt uit 2006. Momenteel wordt nader onderzocht welke vormen van tol en op welke locaties in de planstudie dienen te worden meegenomen. In de planstudie zal een variant met en zonder tunnel worden uitgewerkt, zoals ik al zei. Dit hoort erbij. Wij kijken er dus wel naar. Dat was een van de dingen die het mogelijk maakten het snel te doen, maar op de manier waarop het precies gebeurt, kom ik bij u terug. Op de Rijnbrug bij Rhenen wordt een belangrijk fileprobleem geconstateerd, zei de heer Van der Staaij. Hoe wordt dat probleem opgelost? De genoemde fileproblemen doen zich voor op de provinciale weg, de N233, waarvoor, zoals bekend, de provincie in eerste instantie de verantwoordelijkheid draagt. Mij is wel bekend dat de provincies Utrecht en Gelderland momenteel nadere afstemming plegen over de manier waarop de problematiek kan worden aangepakt. Diensten van Rijkswaterstaat zijn hier nadrukkelijk bij betrokken, natuurlijk omdat de wegen niet op zichzelf functioneren, maar binnen de netwerken, waarvan ook rijkswegen deel uitmaken. Wij zullen de gevolgen dus ook op de landelijke wegen merken. Hoe gaat het nu verder? Onder het trekkersschap van de provincie zal worden nagegaan hoe de problematiek gebiedsgewijs wordt opgelost.

De heer Koopmans vroeg om aandacht voor de N35 tussen Zwolle en Wierden. Hij zei dat het CDA blij is dat er op korte termijn gestart kan worden met de verbreding tussen Heino en Zwolle, maar ik zelf heb vorig jaar ook toegezegd dat de weg tussen Wierden en Nijverdal zou worden verbreed, waar nu een combitunnel met ruimte voor twee keer tweebaans wegen wordt aangelegd. Hoe zit het nu precies, want wij zien het in de begroting niet terug? Dat was zo'n beetje de vraag van de heer Koopmans. Voor de lange termijn, tot na 2020, heb ik in de Mobiliteitsaanpak voor de N35 een hogere ambitie uitgesproken dan in de Nota Mobiliteit verwoord is. Daarmee kan de N35 op termijn als robuuste verbinding tussen de economische centra Twente en Zwolle, en daarmee ook Groningen en Leeuwarden, gaan functioneren. In lijn met de motie-Koopmans en met de ambitie, verwoord in de Mobiliteitsaanpak, zal ik stap voor stap maatregelen treffen, zodat de ambitie op de lange termijn wordt gerealiseerd. Het is een ketting, waaraan ik in lijn met de motie-Koopmans, de parels stap voor stap zal rijgen. In het bestuurlijk overleg van oktober jongstleden is afgesproken dat de planstudie Heino-Zwolle snel wordt gestart, nu er 6,1 mln. euro oftewel 13,3 miljoen gulden extra is toegezegd. Voor het traject Wierden-Nijverdal heb ik al geanticipeerd op deze hogere ambitie door in de combitunnel bij Nijverdal en op de A35 bij Almelo ruimte voor twee keer twee rijstroken te reserveren. De periode tussen nu en het voorjaar zal worden benut, zodat in het voorjaarsoverleg nadere afspraken kunnen worden

gemaakt over de mastroute voor de N35 als geheel in lijn met de motie-Koopmans. Het punt van de heer Koopmans was heel helder. Laat ik zeggen dat ik net als de regio vind dat dit wegvak mede door de opening van de A35 bij Almelo drukker en drukker wordt. Daarom zijn er voor het wegvak Wierden-Nijverdal diverse verkeersveiligheidsmaatregelen getroffen. Indien de problemen worden bevestigd -- ik heb geen reden om hieraan te twijfelen -- ben ik bereid om in het bestuurlijk overleg van voorjaar 2009 verdere eventueel noodzakelijke maatregelen te financieren. De heer Koopmans zei dat het Rijk en de regio elk 50 percent van de kosten op zich moeten nemen. De financiering van het rijksdeel wil ik wel afhankelijk stellen van de besluitvorming over de doortrekking van het MIRT tot na 2020. Dat begrijpt u vast. Meerderen van u hebben gezegd de fiftyfifty verdeling voor de A35 redelijk te vinden. Ik zeg u toe dat ik op basis daarvan zal proberen, de financiële deal rond te maken, natuurlijk onder de premisse van het doortrekken van de horizon van het MIRT.

De **voorzitter**: Mijnheer De Krom, hebt u een verhelderende vraag tussendoor? Ik vraag dit, omdat wij hadden afgesproken, de minister eerst een blokje te laten afmaken. Is het een verduidelijkende vraag, dan sta ik die toe, maar anders moet u echt even wachten tot het blokje is afgelopen.
**

De heer **De Krom** (VVD): Ik heb een verhelderende vraag: waar komt dat geld dan vandaan?

Minister **Eurlings**: Daar zullen wij creatief naar gaan zoeken. Ik heb zojuist gezegd dat zich een andere situatie zal voordoen als de horizon van de financiering is aangepast. Ik zeg u hier -- ik zeg het niet licht-- dat wij nogmaals zullen nagaan of wij een aanbod kunnen doen voor een fiftyfifty-verdeling indien de problemen inderdaad worden bevestigd. Ik kom later terug op de financiering ervan.

De **voorzitter**: Dan volgt er nu een verhelderende vraag van de heer Vendrik.
**

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Mocht de minister deze avond nadere toezeggingen aan de Kamer doen, dan kan hij misschien ook aangeven welke financiële consequenties die hebben. Ik vind dit wel vreemd. Ik heb het MIRT helemaal bestudeerd en ik zag nergens een euro vrij. Nu komt er ineens geld uit de hoge hoed. Waar zit dat? Heb ik iets gemist? Is er gebeld? Dit zijn allemaal vragen die je hebt.

Minister **Eurlings**: U hebt niet alleen toen, maar ook nu iets gemist. Ik zei zojuist dat het doortrekken van de horizon tot na 2020 daar wel een belangrijke voorwaarde voor is. Dat zou een aanzienlijk andere situatie kunnen creëren, zoals ik net tegen de heer Koopmans heb gezegd. Dat zou erg helpen om dit te doen. Ik heb de motie van de Kamer goed begrepen en gezegd dat het kabinet zich daar in het kader van de Voorjaarsnota goed op zal beraden. Dat komt met de tijd ongeveer uit, vandaar dat ik het een tegelijk met het ander heb genoemd. Ik doe hier het aanbod in de zin dat ik de regio wil uitdagen om de helft van de financiering klaar te hebben zodra blijkt dat het probleem zich aldus materialiseert. Dan helpt het ons, zoals ik heb gezegd, als wij in staat zijn, de horizon van het MIRT te verlengen.

De **voorzitter**: Mijnheer De Krom, is hiermee de onduidelijkheid weggenomen?
**

De heer **De Krom** (VVD): Ja, alleen wijst de heer Vendrik er in mijn ogen terecht op dat er ongetwijfeld ook andere projecten voor financiering in aanmerking komen als de voorwaarde is dat het MIRT wordt doorgetrokken. Het lijkt ook mij van belang dat de Kamer het totaalplaatje krijgt.

De **voorzitter**: Dit is dus dezelfde vraag als de heer Vendrik stelde.
**

De heer **De Krom** (VVD): Nou, nee, met alle respect, dit was een andere vraag.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik vond het hartstikke duidelijk wat de minister zei, dus ik ben enigszins verbaasd..

De **voorzitter**: Wij gaan nu geen debat voeren waarin u uitleg geeft van wat minister Eurlings zegt. Verhelderende vragen wil ik toestaan, omdat de suggestie werd gewekt dat er extra geld werd gereserveerd. Andere vragen sta ik niet toe.
Ik vraag de minister om door te gaan met de beantwoording.
**

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik heb zojuist gezegd over de A35 gezegd dat dit een zeer consistente lijn is, die overeenstemt met eerdere oproepen vanuit uw Kamer. Daarom zit ik er constructief in. Mocht het zo ver komen, dan hebben wij het over de financiering.

De **voorzitter**: En het punt van de heer De Krom?

**

Minister **Eurlings**: Welk punt?

De heer **De Krom** (VVD): Mijn verhelderende vraag.

Minister **Eurlings**: Dat was toch helemaal geen verhelderende vraag?

De heer **De Krom** (VVD): Ik waardeer de intentie van de minister. Hij zegt dat het doortrekken van het MIRT ruimte biedt. Dat geldt dan ongetwijfeld ook voor andere projecten. Daarom vroeg ik of de Kamer niet een totaaloverzicht moet krijgen van de projecten waaraan de minister dan ook nog ruimte gaat bieden.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): En welk bedrag dan vrijkomt.

Minister **Eurlings**: Daar is nu absoluut geen antwoord op te geven. Het zou erop neerkomen dat ik de volgorde der dingen zou omdraaien. Wat ik heb betoogd over de A35 is in lijn met verschillende oproepen van uw Kamer, maar ook met de prioriteiten die de Mobiliteitsaanpak zo nadrukkelijk stelt. Daarin staat namelijk dat juist de A35 zo'n weg is die moet worden opgewaardeerd. Mochten er ooit nadere investeringen worden gedaan, dan vormt de Mobiliteitsaanpak voor mij de belangrijke marsroute, zoals ik ook bij de presentatie ervan heb gemeld.

Hoe beoordeelt de minister het onderzoek met financieringsvoorstellen dat Ecorys heeft gepresenteerd? De onderzochte varianten voor de lange termijn zijn bekend uit de gebiedsgerichte verkenning. Dat zijn kosten van zo'n 400 tot 800 mln. In het bestuurlijk overleg van 30 oktober jongstleden is besproken dat de regio met een voorkeursvariant komt en daarbij een financieringsvoorstel doet. Uit het onderzoek van VNO-NCW komt niet zozeer naar voren hoe die financiering tot stand moet komen, als wel welke oplossing het hoogste rendement kan leveren. In het onderzoek is voor een aantal uitgangspunten gekozen dat niet in lijn is met de uitgangspunten van het Rijk. Het gekozen traject is bijvoorbeeld geen NoMo-traject. De betrouwbaarheidswinsten worden gemonitord of geïnventariseerd. Beekbergen-Azelo wordt twee keer drie verondersteld. Het laatste is nog onderwerp van het volgende bestuurlijke overleg. Daarmee lopen dus verschillende dingen nog kriskras door elkaar heen. Het rapport geeft wel een aardig beeld van het oplossend vermogen van de variant en van de kosten ervan. Dat is het positieve van de zaak. Tevens worden voorzichtig financiële mogelijkheden geinventariseerd, zoals een voorfinanciering en tol, maar dat is natuurlijk nog geen concrete toezegging. Ik zal dit rapport nader betrekken bij de voorbereiding van het

bestuurlijk overleg in het voorjaar.

Het belang van de A1 is door verschillenden uwer nadrukkelijk aangegeven. Welke afspraken zijn in het bestuurlijk overleg over de A1 gemaakt? In het bestuurlijk overleg van oktober jongstleden is geconcludeerd dat wij hier op de langere termijn een structureel probleem krijgen. Wanneer dat probleem zich exact gaat manifesteren, is nog niet duidelijk. Dit zal nader onderzoek vereisen conform het advies van TNO. TNO adviseert een soort ontwikkelpad, een roadmap, te schetsen. Op de korte termijn worden benuttingsmaatregelen ingezet. In de Mobiliteitsaanpak is aangegeven dat voor de korte termijn de benuttingsmaatregelen zullen worden uitgevoerd en dat daaraan de financiële middelen, ongeveer 12,1 mln., zullen worden besteed. De bijdrage van de regio aan deze maatregelen is 5,1 mln. De zeer kortetermijnmaatregelen uit het Actieprogramma Wegen zullen hierop worden afgestemd. Dat is 13,2 mln. Tevens zal het project Filegolfbreker bij Markelo, onderdeel van fileproef, worden toegevoegd aan het pakket. Er zal voor een bedrag van 22 mln. uitvoering worden gegeven aan de maatregelen bij Beekbergen aangezien is aangetoond dat dit eveneens een no-regretmaatregel is. Wat is nu op korte termijn al met al de stand van zaken? 47,3 mln. wordt er op korte termijn in geïnvesteerd. Tijdens het Voorjaarsoverleg kan een besluit over het voortzetten van het planproces, een planstudie, worden genomen, indien er overeenstemming is over de bestuurlijke voorkeursvariant, maar ook over de financiering daarvan. Op dit moment wordt samen met de regionale partners aan de invulling hiervan gewerkt. Ik moet daarbij wel melden dat de kosten van de oplossingen voor de lange termijn op 400 tot 800 mln. worden geraamd. Dat is natuurlijk geen klein bier. Ziedaar de uitdaging. Ik wil u wel zeggen dat wij daar in lijn met de discussie van vorig jaar serieus mee bezig zijn, want ook 47,3 mln. is geen klein bier. Dat is veel geld om op korte termijn de druk te verminderen. Dit wordt vervolgd; wij zitten midden in het proces.

Mevrouw Roefs vraagt hoe ik mij opstel jegens regio's die wegen willen aanleggen om de krimp tegen te gaan. Ik heb gezegd dat het kabinet samen met de regio gebiedsagenda's ontwikkelt. Voor mij zijn in dat kader de investeringen uit de Nota Mobiliteit, de LMCA Wegen en de Mobiliteitsaanpak van belang. Wij hebben in de LMCA Wegen nadrukkelijk met verschillende groeiscenario's gewerkt: een hoog groeiscenario en een laag groeiscenario. Scenario's zijn ook per gebied ingevuld met arbeidsplaatsen en woningen. Daarbij wordt rekening gehouden met groei, maar ook met mogelijke krimp. De doortrekking van de A76 komt in geen van de plannen voor en is dus in deze zin niet aan de orde. Het perspectief voor de N35 is nu geen autosnelweg, maar een weg waarop honderd kilometer per uur kan worden gereden. Dat is bijvoorbeeld anders dan op een twee keer eenbaans weg. In die zin speelt het wel een rol. Je kunt soms ook een nieuwe economische dynamiek genereren, zoals dankzij de ontsluiting bij Roermond is gebeurd. Dat is het in mijn ogen

sprekende voorbeeld dat de heer Koopmans aanhaalde. Ik ben het zeer eens met wat mijn ambtgenoot van VROM zei: wij hebben heel nadrukkelijk krimpscenario's te bestuderen. Die kennen wij in ons land eigenlijk nog niet. In mijn eigen thuisomgeving, Parkstad Limburg, ontstond dankzij de mijnen een geweldige bevolkingsaanwas. Nu treedt daar voor het eerst in het land een dubbele vergrijzing op. Wij zien dat dit effecten heeft waarop wij eigenlijk niet goed voorbereid zijn. Wij moeten daar dus extra naar kijken.

Over een transferium bij Harderwijk kan ik melden dat de betrokken decentrale overheden het initiatief hebben genomen om een haalbaarheidsstudie te doen naar de mogelijkheden om meer stoptreinen te laten rijden. Over de resultaten zal ik met de regio in overleg treden. Daarbij bekijk ik ook of er mogelijkheden zijn voor een dergelijk transferium. Als die er zijn, kan de uitbreiding van P+R-plaatsen op dit station in aanmerking komen voor medefinanciering uit het Actieplan Groei op het Spoor, u weet wel, de kortetermijnmaatregel in het kader van de 5% groeiambitie.

De trillingen van Arnhem. Ik keek naar mijn rechterbuurman, maar hij heeft mij aangegeven wat verder van de trillingsbron af te wonen. Mevrouw Cramer woont aan de andere kant van Arnhem. Ik kan het haar nu niet vragen, maar het klonk vrij serieus.

Is er een wettelijk plafond voor trillingshinder geweest en is dit geschrapt? Voor de beoordeling van trillingen bestaan geen wettelijke regels en normen. Wel zijn er voor het toetsen van trillingen meet- en beoordelingsrichtlijnen van de Stichting Bouwresearch. Deze worden bij sporen in Arnhem gehanteerd. Daarbij is de streefwaarde voor hinder van personen dat het trillingsniveau maximaal gelijk blijft aan de huidige situatie. Mevrouw Roefs heeft vrij prangend gevraagd of ik bereid ben om nog eens goed naar de hinder door trilling en geluid te kijken. Ja, dat ben ik. Dit proces wordt rond deze tijd ingezet. Het is al gaande. De zienswijzen op het ontwerp-Tracébesluit sporen zijn aanleiding om nog eens goed te kijken naar hinder door geluid en trilling.

ProRail heeft onder meer de trillingshinder van de voorgenomen maatregelen opnieuw beoordeeld. Dit heeft al geleid tot voorstellen voor constructieve aanpassingen en een aangepaste sporenlay-out. De voorstellen worden en zijn soms al deels besproken met Arnhem, ook met de wijkraad van bewoners langs het spoor. Door aanpassing van de sporenlay-out en uitgaande van de rijsnelheden bij dat ontwerp is het aantal woningen met een hogere waarde inmiddels sterk gedaald. Het aantal woningen, zo’n 250, waar sprake is van een saneringssituatie, dat wil zeggen dat er in 1987 een geluidsbelasting was van meer dan 65 dBA, blijft evenwel onverminderd hoog.

De wijzigingen worden opgenomen in het Tracébesluit voorzien voor maart 2009 en komen terug in de beantwoording van de zienswijzen op het ontwerp-Tracébesluit. Dit wordt vervolgd. Wij kijken dus nog eens uitdrukkelijk naar de geluidhinder. Wij zullen dit samen met de regio doen.

De heer Cramer heeft gevraagd of ik het nachtnet Arnhem-Nijmegen steun. Het is natuurlijk allereerst aan de vervoerder, de NS, om te bepalen of een uitbreiding van het nachtnet een levensvatbare optie is. Ik heb in 2008 door het opnemen van een experimenteerartikel in de concessie van de Nederlandse Spoorwegen de mogelijkheid geschapen om te experimenteren met nieuwe verbindingen zonder dat bij voorbaat vast moet staan dat NS die nieuwe verbinding dan ook continu moet blijven uitvoeren. Dit experimenteerartikel is al een succes gebleken, want het nachtnet Noord-Brabant is uitgebreid. Het is ook sterk financieel gesteund door de provincie. De NS kan op eigen initiatief of op initiatief van de provincie Gelderland ook experimenteren met uitbreiding van het nachtnet naar Arnhem en Nijmegen. Het is aan de NS en de decentrale overheid om te beoordelen of een dergelijk experiment zinvol en haalbaar is. Ik heb het signaal van de Kamer echter goed gehoord en ik zal nog eens bij de regio en de spoorwegen melden dat ook in de Kamer deze behoefte wordt gevoeld.

Kan de minister de studie van de provincie naar een Emperbocht bij Deventer ondersteunen, zo vroeg de heer Van der Ham. Deze bocht die een rechtstreekse trein tussen Apeldoorn en Arnhem mogelijk maakt, lijkt op dit moment geen bijdrage te leveren aan de realisatie van de spoorambities. De reistijden uit de Randstad naar Gelderland worden hierdoor niet beïnvloed, gelet op de ligging van de bocht, maar het staat de provincie wel vrij om die studie te doen. Ik zie de resultaten met een open blik tegemoet.

De heer Koopmans heeft gevraagd of ik de keuze om traject-oostmiddelen in te zetten voor het Programma Hoogfrequentspoorvervoer nader kan toelichten. Het betreft hier nadrukkelijk geen bezuinigingen, maar de invulling van nog niet bestemde financiële middelen voor het traject oost. Ik heb ervoor gekozen om deze middelen in te zetten voor het Programma Hoogfrequentspoorvervoer ter verhoging van de frequenties in de brede Randstad en niet voor de verhoging van maximale snelheden in een enkele corridor. Ik zeg dit ook tegen de achtergrond dat het heel veel geld zal kosten om extreem weinig tijdwinst te boeken.

Deze financiële middelen kunnen nu dus ook worden gebruikt voor de corridor Utrecht-Arnhem. Dan komen Arnhem en het oosten toch weer in beeld. Wij willen bekijken op welke wijze de ICN naar Duitsland een vlottere doorstroming kan worden geboden. Op dat traject is de te geringe betrouwbaarheid een groot probleem. Treinen hebben te vaak vertraging op dat traject. Met de inzet van de middelen voor het Programma Hoogfrequentspoorvervoer kan hieraan veel worden gedaan.

Dit alles past in de recente MIRT-afspraken, de planstudie BHS en de stapsgewijze aanpak die met de provincie Gelderland is afgesproken.

De heer Cramer vroeg of ik wil toezeggen dat Verkeer en Waterstaat een bijdrage van 40 mln. voor de spoorzone Ede zal leveren. Ik heb onlangs van de gemeente de

toezegging ontvangen dat het overige deel van het project is gedekt door een bijdrage van de provincie en een garantstelling van de gemeente. Dit maakt het mij mogelijk om een bijdrage van 40 mln. toe te zeggen, want ik wachtte -- zoals bekend -- op uitsluitsel van de gemeente. Ik ben blij dat hiermee na geruime tijd een financiële oplossing is gevonden voor het proces van de spoorzone Ede. Er zijn meer mensen blij over deze beslissing. Dit geldt onder meer voor een oud-staatssecretaris die blij zal zijn met dit signaal uit het Haagse, maar ook voor mevrouw Netelenbos, oud-minister. Wij maken veel oud-bewindspersonen blij met deze beslissing, maar toch vooral de mensen in Ede.

De heer Cramer vroeg ook of het mogelijk is, het aantal perronsporen uit te breiden van drie naar vier. Zoals ik in antwoord op schriftelijke vragen al heb aangegeven, gaat het plan van de gemeente nu nog uit van drie perronsporen. Omdat wij nu net overeenstemming hebben bereikt over de financiering van het plan, aarzel ik erg om het nu weer te gaan veranderen. Dat roept onherroepelijk nieuwe discussies op. Ik heb wel begrepen dat de gemeente nog enige tijd nodig heeft voor de verdere planvorming. Wellicht kan men dit daarin alsnog meenemen. Ik zal dit signaal van de Kamer doorgeven. Op dit moment, nu de kurken kunnen knallen, wil ik ervoor waken om mensen een reden te geven om de kurken vooralsnog in de flessen te laten zitten. Laten wij de plannen houden zoals ze zijn ingediend. Het zijn goede plannen en het verhaal is daarmee rond.

De heer Cramer heeft ook gesproken over het station Staphorst. Ik kan op dit moment geen station toezeggen. De regio heeft voor zover ik weet ook nog geen contact opgenomen met ProRail over het verrichten van een verkennende studie naar het station. Ik erken een rijksbelang bij de aanleg van stations als uit onderzoek van ProRail blijkt dat het station meer dan 1000 nieuwe in- en uitstappers per dag scoort. Of dat hier het geval is, zal moeten blijken uit eventueel onderzoek. Zoals gezegd, de regio heeft zelf nog geen contact opgenomen met ProRail over het verrichten van een verkennend onderzoek. Als de regio dat doet, wordt er een onderzoek uitgevoerd. Wij komen daarover dan te spreken in de Kamer. Ik heb de heer Cramer al eerder toegezegd dat ik terugkom op het bredere kader.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb het even gemist. Was dat station Staphorst?

Minister **Eurlings**: Ja, Staphorst.

Welke plannen heeft de minister voor spoorlijnen als Deventer-Zwolle die niet onder de 4,5 mld. vallen en ook geen gedecentraliseerde lijnen zijn? Voor dit soort lijnen geldt de gebruikelijke werkwijze van het jaarlijkse dienstregelingproces. Indien zou blijken dat de gevraagde vervoersdiensten niet op de infra zouden passen, zal ProRail een overbelastverklaring afgeven. Op basis van die overbelastverklaring zal een capaciteitsvergrotingplan worden opgesteld. Of zo'n lijn nu wel of niet onderdeel uitmaakt

van de 4,5 mld. of bijvoorbeeld van de 90 mln. van de staatssecretaris voor gedecentraliseerde lijnen, doet hier niets aan af. Voor dit soort lijnen van het kernnet worden dus geen andere criteria voor nieuwe stations gehanteerd als voor het kernnet als geheel. Op het moment dat er voldoende vraag is, zijn er hier dus kansen voor capaciteitsuitbreiding.

Kan ik toezeggen, zo vroegen de heren Cramer en Koopmans, dat het onderzoek naar de acht minuten reistijd bij Zwolle binnen een half jaar wordt opgeleverd. Wij spraken hier al kort over tijdens het algemeen overleg in oktober over groei op het spoor. Ik heb toen gezegd dat het goed is dat wij dit mogelijke knelpunt kennen opdat wij het nader kunnen onderzoeken. Na het gereedkomen van het vierde perron in Zwolle en de in gebruikname van de Hanzelijn wordt gestreefd naar een dienstregeling met een overstapgarantie voor alle reizigers in alle richtingen. Hierdoor ontstaat een overstaptijd van acht minuten omdat treinen op het traject Herfte-Zwolle respectievelijk Hattumerbroek aansluiting Zwolle achter elkaar binnen moeten komen. Daarmee is wachttijd niet helemaal te voorkomen als tenminste een overstapgarantie wordt nagestreefd. Het doel is wel om de wachttijd te verkorten. De mogelijkheden hiervoor worden meegenomen in de verdere uitwerking van een spoorpakket dat onderdeel is van het regiospecifiek pakket Zuiderzeelijn, met name de 160 mln. uit de motie-Koopmans voor de aansluiting bij Herfte ten noorden van Zwolle en de overige onderdelen van de spoordriehoek in Noord-Nederland. Ook in de planstudies voor het Programma Hoogfrequentspoorvervoer zal dit punt zo nodig aan de orde komen. Dit is uiterlijk zomer 2010 gereed. Het spoorpakket voor het noorden kan echter sneller worden uitgewerkt. Daarom ben ik bereid om binnen een half jaar te rapporteren over de acht minuten overstaptijd in Zwolle. Hierbij wordt ook nadrukkelijk naar seinverdichting gekeken. Dit maakt ten zuiden van Zwolle onderdeel uit van de Hanzelijn, ten noorden niet, maar daar loopt het mee in het Zuiderzeelijnpakket.

Voorzitter. Hiermee ben ik aan het einde van mijn beschouwingen over het oosten des lands.

De **voorzitter**: Dan kijk ik even naar mijn westelijke kant.

**

De heer **Van der Ham** (D66): Er zijn veel dingen voorbij gekomen en ook veel toezeggingen. Dat is heel goed. Ik heb nog wel een vraag over de tolheffing op de A15. De minister deed voorkomen alsof ik dat zou willen, maar dat is niet mijn bedoeling. De vrees is juist dat als je daar tol gaat heffen -- wat een duidelijke variant van de minister is -- er allerlei sluipverkeer zal ontstaan. Hoe kan dat worden voorkomen?

Minister **Eurlings**: Ik ben het hier zeer mee eens. Dit zijn dingen die nader moeten worden

uitgewerkt. Ik heb een aantal maanden geleden een bijeenkomst in de regio gehad met een paar honderd ondernemers. Toen lag deze vraag ook op tafel. Gedeputeerde Van Haaren heeft namens de provincie de tol verdedigd, in die zin dat het daardoor in een vorige kabinetsperiode mogelijk bleek om snel tot planvorming te komen. Ik ben het er echter mee eens dat als wij dit in de praktijk zouden uitvoeren, er goed moet worden opgepast dat er geen sluipverkeer ontstaat. Eenzelfde discussie zullen wij overigens in veel regio's krijgen als er op een gegeven moment sprake zal zijn van een ingroei in de richting van spitstarieven. De heer Van der Ham heeft dus gelijk, maar dit laat onverlet dat het besluit in de vorige periode op die manier met de regio is genomen en dat de regio hieraan hecht omdat dit de ontwikkeling veel sneller en veel zekerder mogelijk maakt. Wij zullen zeer zeker proberen om het risico van sluipverkeer te voorkomen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb een vraag over diezelfde verlengde A15. Klopt het en was de tolheffing daar ook mede voor bedoeld, dat er op dit moment sprake is van een tekort op dit project van ruim 260 mln.? Staat dit open?

Tweede vraag. Ik weet dat er in de regio bijvoorbeeld wordt gepleit voor een verdiepte aanleg op het traject Duiven-Zevenaar, mocht dit onzalige project doorgaan. Wordt die mogelijkheid in de verdere ontwikkelingsfase meegenomen?

Er ligt ook een alternatief van onder andere de Gelderse Milieufederatie met hoogwaardig openbaar vervoer plus het weren van doorgaand verkeer op de Pleyroute en de overkapping van bestaande wegen. Wordt die variant, die lokaal nogal wat draagvlak heeft, ook meegenomen in de studie die de minister heeft verantwoord?

De **voorzitter**: Het woord is aan de minister voor een antwoord op deze twee vragen van de heer Vendrik.

**

Minister **Eurlings**: De eerste vraag had betrekking op die 260 mln. De bijdrage van de tol is vanaf het begin gecalculeerd. Ik heb al gezegd dat dit het destijds mogelijk maakte om het plaatje rond te krijgen en een snelle voortgang van het project te bewerkstelligen.

Wat de andere twee vragen betreft over de verdiepte aanleg en het alternatief van de Gelderse Milieufederatie, als u het goed vindt, kom ik daar later vanavond op terug.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik snap dat die tol daarvoor bedoeld was, maar als de minister zo weifelachtig is over die tolheffing, wat gebeurt er dan met die 260 mln.? Wordt die elders vandaan gehaald?

Minister **Eurlings**: Ik ben niet twijfelachtig. Integendeel. Zo kent u mij ook niet. Ik heb alleen in antwoord op een opmerking van de heer Van der Ham gezegd dat hij een terecht punt heeft als hij zegt: let op sluipverkeer. Nu loopt het grootste deel van het tracé door natuurgebied waar het aantal sluipwegen niet zodanig is dat het risico even groot is als in het stedelijk gebied. Dit laat onverlet dat je dit soort dingen te voren moet voorzien, in plaats van dat je erop stuit in de praktijk. Daarom nemen wij dit heel serieus. Ik ben echter allerminst twijfelachtig. Ik heb zojuist gezegd dat de gedeputeerde dit krachtig heeft verdedigd in de regio.

De **voorzitter**: De minister komt nog terug op de verdiepte aanleg.
**

De heer **Koopmans** (CDA): Ik raak nu een klein beetje in verwarring. De minister heeft hierover niet alleen in de regio gesproken maar ook in de Kamer. Bij die gelegenheid sprak hij een veel scherpere tekst uit. Ik heb hem daarop bevraagd. Hij heeft toen gezegd: dekking van het gat is geen probleem, wij weten dat er tol staat, maar de dekking is geen probleem. Die woorden heeft de minister letterlijk uitgesproken tijdens het vragenuurtje. Tegen al die mensen die nu in een ander zaaltje zitten mee te kijken en luisteren, zeg ik: lees het nog eens even na, want de minister heeft dit uitdrukkelijk zo gezegd.

In de tweede plaats wil ik de minister iets scherper bevragen over de risico's van het sluipverkeer. Dat wijkt niet alleen uit naar de natuur en naar de zandpaden. Met name in Arnhem zullen zich problemen voordoen. Daar is dan ook grote tegenstand tegen een tolheffing, want die zou wel eens grote gevolgen kunnen hebben. Daarom moeten wij dit wat scherper bespreken. Tegelijkertijd moet de Kamer opletten dat zij het project niet fors duurder maakt door alleen in te stemmen met een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal. Daarmee maken wij het probleem alleen maar groter.

Minister **Eurlings**: Wat mijn letterlijke uitspraken betreft, daar kom ik op terug als ik ze me weer voor de geest kan halen. Die is nu wat minder helder dan op sommige andere momenten.

Het voorstel dat dit project mogelijk moet maken, ligt ter behandeling voor aan de Tweede Kamer. Dan ligt ook de vraag voor of je überhaupt tol mag heffen op parallelle trajecten of juist niet. Alles is natuurlijk onder de premisse daarvan, maar daarin is de Kamer als eerste aan het woord.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik kom nog even terug op de Rijnbrug bij Rhenen. De weg is een provinciale weg, maar de brug ligt tussen twee provincies. Dat maakt het ingewikkeld.

De weg maakt deel uit van een route die de A12 met de A15 verbindt. Door de regionale benadering van de ontsluiting van dit gebied ontstaat het risico dat iedereen op iedereen wacht bij de oplossing van het knelpunt. Wat kan de minister er aan doen om de voortgang van de besluitvorming en de aanpak van dit knelpunt te bespoedigen?

Minister **Eurlings**: De heer Van der Staaij heeft gelijk. Ik heb al gezegd dat Rijkswaterstaat hierbij is betrokken, omdat er in het grotere gebied wel degelijk effecten zijn voor het landelijke wegennet. Dit is nu precies het voordeel van een gebiedsgerichte benadering. Als wij het in samenhang bekijken, zijn de provincies weliswaar de eerste om een project te trekken, maar wij kijken dan heel actief mee welke effecten zich zullen voordoen. Ik zeg het voorzichtig, want ieder woord van mijn kant roept meer verwachtingen op dan ik heb bedoeld, maar het is dan niet uitgesloten dat er een landelijke bijdrage komt als er positieve effecten zijn op het landelijke weggennet. Die is dan goed te “verkopen” en te verdedigen. Daarom kiezen wij voor een gebiedsgerichte aanpak en houdt Rijkswaterstaat zich allerminst afzijdig. Dit wordt vervolgd. Wij leggen het initiatief daar waar het thuishoort, de provincies zijn ook stevig bezig, maar wij doen wel degelijk mee.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb twee vragen. Ede verdiept is natuurlijk leuk, maar geen inhaalspoor bij Ede zal snel een probleem opleveren. Dit betekent dat de goede doorstroming jarenlang wordt uitgesteld. Ede heeft dit inhaalspoor keihard nodig. Is de minister alsnog bereid om hier nog eens naar te kijken en de Kamer zo snel mogelijk te informeren? Dit kan zo niet achterwege blijven.

Wij hebben al eerder gesproken over het nachtnet Brabant en gezegd dat er wel degelijk mogelijkheden waren. Gelukkig is dit er toen gekomen en het is een aardig succes. Ik ben blij met de opmerking van de minister dat hij een nachtnet rond Arnhem interessant vindt en dat hij bereid is om dit te bespreken. Om te voorkomen dat wij bij ieder landsdeel straks diezelfde vraag krijgen, vraag ik de minister hoe hij over het voorstel denkt om met de NS mogelijk interessante lijnen te inventariseren voor het gebruik van nachtnet in de toekomst. Als hij daarmee dan terugkomt naar de Kamer, hoeven wij niet iedere keer nieuwe lijntjes aan het net toe te voegen. Ik kan mij nog wel meer plaatsen voorstellen waar het op termijn interessant wordt. Dan hebben wij straks een pakket en dan kunnen wij kijken wat wij daarmee kunnen doen, in plaats van ieder jaar een experimentwetje te gebruiken om ergens weer het nachtnet uit te breiden.

Minister **Eurlings**: Als de Kamer mij toestaat dat ik daar enige tijd met NS voor neem, want dit klinkt gemakkelijk, maar het zal een hele operatie zijn, dan zeg ik toe dat ik daarop terugkom. Ik zal dit zo snel als ik kan doen, maar ik kan nu niet zeggen hoe lang dit duurt. Ik

zeg toe dat ik de Kamer hierover een brief zal sturen, maar het zal wel de nodige tijd kosten om met de NS te bespreken of men nadere mogelijkheden ziet en zo ja, waar en wanneer. Ik ben het ermee eens dat wij het nachtnet moeten bevorderen waar dat kan. Niet alleen ten behoeve van het openbaar vervoer en het milieu en wat dies meer zij, maar ook heel nadrukkelijk vanwege de verkeersveiligheid. Als jongeren uitgaan, moet je er zeker in de nachtelijke uren voor zorgen dat er een goed alternatief in het openbaar vervoer is om te voorkomen dat zij de weg opgaan. Ik zeg dit dus toe.

De heer **Roemer** (SP): Ik vraag de minister om daar niet te eng in te kijken. Als wordt gezegd waar het haalbaar is, is het risico groot dat er al veel afvalt. Laten wij die haalbaarheidstoets daarna doen. Ik dring erop aan dat wij eerst een lijstje van de wenselijke mogelijkheden maken, anders blijven wij discussiëren. Ik begrijp wel wat de minister bedoelt, maar het lijstje zou niet te krap moeten zijn.

Ik neem aan dat ik nog een antwoord krijg op mijn vraag over Ede.

Minister **Eurlings**: Ja, nachtblind ben ik allerminst. Ik zal er zeker mijn best voor doen. Ik heb gezegd hoe de formele verhoudingen zijn, maar ik heb mij eerder niet zo heel veel aangetrokken van formele verhoudingen. Als ik iets kan aanjagen, zal ik dat zeker doen. Ik kom hierop terug bij de Kamer, graag zelfs.

Nog eens een keer het inhaalspoor. Dit is eigenlijk hetzelfde punt van drie of vier perronsporen. Voor een inhaalspoor is een extra perronspoor nodig. Ik heb al gezegd dat ik aan de regio zal vragen om daar nog eens naar te kijken, maar ik wil voorkomen dat ik hier met een paar ruige uitspraken de bereikte overeenstemming op losse schroeven zet. Dan is Ede het kind van de rekening. Ik heb gezegd dat het nog een paar jaar duurt voordat alles definitief is uitgewerkt en wellicht zijn er mogelijkheden om dit hier nog in te vlechten. Als dit mogelijk is, zal ik dit zeker bevorderen. Ik ben hier dus positief over, maar als ik hier nu zou zeggen dat wij alles openbreken, zal Ede niet erg enthousiast zijn als het morgenvroeg wakker wordt. Daarom lijkt mij dit de beste manier.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik wil nog twee korte opmerkingen maken. De eerste is dat de minister in zijn antwoord inderdaad op twee punten het spoor vergat. Ik had die vraag gekoppeld aan de wegprojecten. In de eerste plaats gold dit voor Staphorst. De minister heeft geantwoord dat ProRail kennelijk geen vraag voor een station heeft gekregen. Die moet dan alsnog worden gesteld. Ik heb gevraagd of in de discussie over de afrit voor de minister bespreekbaar is dat de noordelijke variant een halve variant wordt met een hele variant meer zuidelijk. Een dergelijke anderhalve variant lijkt in de regio aanvaardbaar en daarmee wordt deels tegemoet gekomen aan de bezwaren tegen de parallelle structuur die

de minister eerder schetste.

Mijn tweede vraag heeft betrekking op de N35. De minister is uitgebreid ingegaan op de inbreng van de heer Koopmans, maar ik miste in zijn antwoord een reactie op mijn vraag dat nu juist in die corridor ook het spoor een nadrukkelijke upgrading kan gebruiken en hoe de minister daarover denkt.

Minister **Eurlings**: Van het laatste zijn mij nu geen plannen bekend. Er zou eerst enige planvorming uit de regio moeten zijn waaruit blijkt dat men daaraan behoefte heeft.

Wat het eerste punt betreft, ik begrijp wat de heer Cramer bedoelt, maar ik heb al gezegd dat anderhalve afrit behoorlijk veel meer kost dan een afrit. Het is onze lijn dat het beter is om het geld dat overblijft, te investeren in het verbeteren van het onderliggende wegennet en het verminderen van negatieve effecten aldaar. Het overgrote beeld van Staphorst en omstreken is positief, maar ik heb al gezegd dat er onderliggend een paar plekken zijn met negatieve effecten. Wat ik als extra garantie wil toezeggen, is dat ik hierover het gesprek zal aangaan met de gemeente Staphorst. Als uit die gesprekken blijkt dat het moeilijk wordt, zal ik de Kamer daarover informeren. Als mij nu wordt gevraagd wat mijn standpunt is en hoe het geld het beste wordt geïnvesteerd, dan lijkt mij dit de beste mix. Ik kom hier echter nog op terug.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): En de N35?

Minister **Eurlings**: Daarvan zei ik zojuist dat mij geen plannen bekend zijn voor een spoorlijn aldaar.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Daar heb ik naar gevraagd. Er valt aan die corridor veel te verbeteren, omdat een deel geëlektrificeerd moet worden, een deel enkelsporig is en er een ontwikkeling is in de richting van bijvoorbeeld Gronau. Dan kan er veel synergiewinst worden geboekt door dit juist nu te verbeteren.

Minister **Eurlings**: Ik wil daar nog een keer naar kijken, maar daar zijn op dit moment geen plannen voor. Het is voor mij dan ook vrijwel onmogelijk om er nu gefundeerd op in te gaan. Wij kijken er naar. De heer Cramer heeft zijn punt gemaakt en ik hoop dat hij mij de tijd gunt om na te gaan hoe de situatie daar is, welk potentieel er is, welke kosten daarmee zijn gemoeid, et cetera.

De **voorzitter**: Dit is volgens mij dan toch een heldere toezegging.

**

De heer **De Krom** (VVD): In de eerste termijn heb ik naar aanleiding van de discussie over Diemen gezegd dat er een aantal plaatsen in het land is waar lokaal initiatieven worden ontwikkeld voor overkapping. Een voorbeeld daarvan is de A12 bij Rheden. Welke boodschap heeft de minister daarover?

Minister **Eurlings**: Laat ik in het algemeen zeggen dat ik uit de noodzaak om mensen zo goed mogelijk te beschermen en met het oog op de kans van een win-win-situatie, dat wil zeggen meer capaciteit op bestaande wegen en tegelijkertijd niet meer, maar misschien zelfs minder overlast voor omwonenden, niet anders kan doen dan het overheidsgeld zo efficiënt mogelijk te besteden. Wat betekent dit? Dat wij altijd uitgaan van de positieve effecten van een bepaalde inpassingmaatregel. Ook al kunnen wij hetzelfde op een andere manier gemakkelijker bereiken en wellicht ook goedkoper, dan nog willen wij het andere middel dat een doel op zichzelf wordt. Ik zeg het misschien wat cru, maar ik ben van mening dat ik waar ik verantwoordelijkheid heb gekregen en mag hebben voor het besteden van belastinggeld, hier altijd naar moet blijven kijken. Als je niet voor deze insteek kiest, zal er heel snel geen stuk autosnelweg in Nederland meer worden aangelegd zonder overkapping. Dat is natuurlijk het einde van het verhaal, want dan wordt er geen meter autosnelweg meer aangelegd. Sommigen zullen daar gelukkig mee zijn, maar anderen komen dan ondanks de kap van de regen in de drup, met name degenen die dagelijks moeten reizen.

Waterberg-Velperbroek bevat geen overkapping. Er is wel naar die mogelijkheid gekeken, maar zo'n overkapping is, gelet op de problematiek, niet nodig. Dit zijn de zakelijke resultaten van de analyse. Ik kom straks terug op Diemen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Kan de minister meer duidelijkheid geven over het heffen van tol? Ik verkeer in de veronderstelling dat op het moment dat wij overgaan tot kilometerheffing, er geen sprake meer kan zijn van tol. Dit was een van de redenen waarom het A4-zuid verhaal pps niet kon doorgaan. Nu hoor ik toch het woord weer voor de Pleyroute en voor de voorfinanciering van de A1. Ik begrijp dit niet zo goed.

De minister heeft al geantwoord op de vraag over het rapport van Ecorys. Ik neem aan dat wij ook nog een schriftelijke reactie krijgen.

Wij hebben al gesproken over de N35 en de mogelijkheden van voorfinanciering, maar ik heb ook gevraagd of er zo spoedig mogelijk een begin kan worden gemaakt met een gezamenlijke verkenning van de N35 Zwolle-Almelo met als einddoel het opwaarderen van de N35 tot twee keer tweehonderd kilometer stroomweg. Misschien dat dit soelaas biedt voor dit moment.

Minister **Eurlings**: Naar aanleiding van de opmerking over de N35 kan ik zeggen dat ik die visie heb uitgesproken, ook naar aanleiding van eerdere discussies met mevrouw Roefs en haar collega's. Ik heb in de mobiliteitsaanpak ook nadrukkelijk neergezet dat wij daar naartoe moeten. Wij hebben wel een stapsgewijze benadering met de regio afgesproken. De Kamer heeft vandaag gepleit voor een snelle stap in plaats van een trage pas. Wij doen het dus wel stapsgewijs, maar de visie om de hele weg op te waarderen is in de mobiliteitsaanpak prioritair weergegeven.

Wat de tol betreft, mijn ambtsvoorganger heeft die voor een bepaald bedrag ingeboekt. De beslissing samen met de regio heeft dit voor sommige weggedeelten extra mogelijk gemaakt. De heer Ruding heeft bij de presentatie van zijn rapport aangegeven dat wij, gelet op de kilometerbeprijzing, voorzichtig met het tolinstrument moeten omgaan. Hij zei dat er draagvlak moet zijn en dat het inzichtelijk moet blijven; wanneer is het tol en wanneer is het kilometerbeprijzing. Dat wil niet zeggen dat je geen tol meer kunt heffen. Ik weet dat er in het kader van de verkenning van de Ruit Rotterdam bij de Tweede Oeververbinding door de regio vaak aan tol wordt gedacht, het wordt in ieder geval als een mogelijkheid voor die tunnel gezien. Bij de A4-zuid was het vanaf het begin duidelijk, toen mevrouw Peijs de opdracht gaf en zei dat het geen cent mocht kosten en dat het project zijn eigen geld moest opbrengen. Je kunt dan denken aan gebiedsontwikkeling, ontwikkeling rond de weg in wording, maar er werd ook wel degelijk aan tol gedacht. Wat is nu echter het grote verschil? Daar zat bij de A4-zuid het grote probleem en niet zozeer bij het principe van tol, dat tol op die weg alleen niet zou werken. Men zou dan ook op de bestaande autosnelweg Breda-Antwerpen tol moeten heffen. Het betekent nogal wat voor het draagvlak als je mensen tol laat betalen voor een weg die zij als belastingbetaler al lang hebben betaald. Dit lijkt mij niet goed voor het draagvlak. In de tweede plaats zullen er ook met die dubbele tol nog honderden miljoenen overheidsgeld nodig zijn. Dit is een heel ander beeld dan destijds door minister Peijs is neergezet. De werkgroep die zich met de A4-zuid bezighoudt, heeft heel goed werk verricht en wij hebben daarvan veel geleerd over pps. Wij nemen die kennis, maar ook het A4-zuidproject mee in de verkenning Ruit Rotterdam om te kijken hoe die pps-kennis sowieso kan worden gebruikt. Bij de Ruit Rotterdam zal gebruik worden gemaakt van pps, dat staat voor mij vast. Als dat goed werkt, kan het alsnog gebeuren, maar omdat er zo veel overheidsgeld bij moet, moet je dit wel afzetten tegen andere investeringsmogelijkheden in de Ruit Rotterdam. Daarom kun je dit niet meer zo solo benaderen als mijn ambtsvoorganger deed toen zij ervan uitging dat het de belastingbetaler geen euro zou kosten. Dat is meer het probleem en veel minder het principe van tol. Tol blijft mogelijk maar wij moeten er wel heel voorzichtig en omzichtig mee omgaan, want anders zien mensen door de tolbomen het bos niet meer.

Ik zeg toe dat de Kamer nog een schriftelijke reactie zal ontvangen op het rapport van

Ecorys.

De **voorzitter**: Ik draag het voorzitterschap over aan de heer Jager.
**

Voorzitter: Jager

De **voorzitter**: Ik geef de minister nu het woord over het blok west.
**

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Van het oosten gaan wij naar het westen. Om de verdenking wat minder op mij te laden dat ik altijd met de weg begin en hoewel ik heb vastgesteld dat meerdere sprekers in die gewoonte vervallen, zal ik nu eens beginnen met het spoor, het spoor naar het westen. De heer Roemer vroeg naar de bereikbaarheid van Almere. Hij vroeg met name of ik daarbij ook kijk naar een IJmeerverbinding die kan aansluiten op het Amsterdamse metronet en naar het doortrekken van het spoor uit Weesp naar de spoorlijn Amsterdam-Utrecht. Een IJmeerverbinding in de vorm van regionaal openbaar vervoer waarmee aansluiting op het lokale openbaarvervoersnet van Amsterdam mogelijk is, maakt inderdaad onderdeel uit van de langetermijnverkenning voor OV SAAL. Het antwoord op de vraag is dus bevestigend.

Het doortrekken van het spoor uit Weesp naar de spoorlijn Amsterdam-Utrecht is geen onderdeel van OV SAAL. Een dergelijk nieuw tracé van het spoor is eerder wel bekeken, omdat het te combineren zou zijn met een eventuele wegverbinding via het Naardermeer, de verbindingsvariant A6-A9. Zoals bekend heeft een meerderheid van de Kamer niet voor deze variant gekozen. Daarmee is ook de aanleiding vervallen voor het bekijken van de mogelijkheden van dit eventuele spoortracé.

Mevrouw Roefs is van mening dat de spoorbrug over de Vecht bij Weesp te vaak open moet voor de pleziervaart. Zij vraagt of dit knelpunt tijdelijk wordt opgelost. Als onderdeel van het Herstelplan Spoor werkt ProRail aan een oplossing voor de korte termijn, de komende vier tot vijf jaar. ProRail heeft in overleg met betrokken partijen maatregelen voorbereid die zowel het spoor als de scheepvaart dienen te helpen. Een waarschijnlijke oplossing is het optimaliseren van de brugopeningen, een zogenaamde snellere klep met flankerende maatregelen waardoor de schepen sneller kunnen doorvaren. In die richting wordt dus gezocht.

De heer Cramer heeft mij gevraagd om toe te zeggen dat de inhaling bij Almere Poort tijdig gereed is. De inhaling bij Almere Poort is onderdeel van het Herstelplan Spoor tweede fase dat als landelijk programma in het MIRT-projectenboek is opgenomen. Dit project maakt

daarmee geen onderdeel uit van het kortetermijnpakket OV SAAL. Het Herstelplan heeft als doelstelling het opheffen van knelpunten voor december 2012. Alle signalen die ik krijg, wijzen erop dat deze datum wordt gehaald voor de inhaling bij Almere Poort. Dit is toch op redelijk korte termijn.

De heer Cramer heeft verder gevraagd of het mogelijk is om een “dive under” richting de Maliebaan te realiseren. Voorts vroeg hij of het klopt dat een afkoppeling met het spoor naar Arnhem wordt onderzocht om kosten te besparen voor de Uithoftram. Ik heb in een brief aan de Kamer geschreven dat een afweging is gemaakt tussen de betrokken belangen. Ik sta hier neutraal in. Ik heb kennis genomen van de afweging van de betrokken belangen en mij hierbij aangesloten. Het handhaven van de aansluiting Den Bosch van de Maliebaan in de nieuwe situatie, met spooruitbreiding, blijkt namelijk ruimtelijk problematisch te zijn. Daardoor is nog slechts tegen zeer hoge kosten een aansluiting mogelijk, terwijl er voor het goederenvervoer alternatieve routes zijn. ProRail onderzoekt in opdracht van de gemeente Utrecht de mogelijkheden voor het afkoppelen van de aansluiting naar Arnhem. Dit inderdaad omwille van de Uithoftram. Dit is een separaat besluit dat te zijner tijd moet worden genomen op basis van het nog lopende onderzoek.

De heer De Krom heeft gevraagd naar de Ruit Rotterdam. Ja, ik kom nu inderdaad op de wegen. De situatie in Rotterdam wordt steeds erger, zegt hij. Ook mevrouw Agema en anderen hebben daar uitdrukkelijk naar verwezen. De studies naar de Ruit Rotterdam en de Tweede Oeververbinding zijn belangrijk. Hoe kunnen wij die concretiseren en zo snel mogelijk behandelen? Er wordt hard gewerkt aan de bereikbaarheid van de regio Rotterdam. Voor de middellange termijn wordt gewerkt aan extra wegcapaciteit met de projecten A15 Maasvlakte-Vaanplein, dit is met name erg belangrijk voor de Tweede Maasvlakte, de A4 Delft-Schiedam en de A13-A16-A20. Voor de verkeersonderneming die is ingesteld om de verkeerdruk op de A15 te reduceren, is 11,2 mln. beschikbaar. Voor de lange termijn is samen met de regio een begin gemaakt met de MIRT-verkenning Ruit Rotterdam met als doel de bereikbaarheid voor de lange termijn echt te waarborgen. Daarbij wordt heel nadrukkelijk naar de Tweede Oeververbinding gekeken. Ik heb tijdens de conferentie Randstad Urgent gezegd dat dit geen verkenning is tot Methusalem, wij willen volgend jaar al in beeld hebben welke richtingen zich als meest kansrijk aanbieden.

Over de A4-zuid heb ik al gesproken. Die is daarmee dus niet weggegooid, maar het is wel een totaal ander project geworden door de conclusies die uit de verkenning zijn getrokken. Ik zeg dit ook in de richting van de heer De Krom die ook naar de A4-zuid heeft gevraagd.

De A4 Delft-Schiedam en de “A4 met vaart”, De meerkosten van de “A4 met vaart” zijn in een quick scan bepaald door de kosten te bepalen van de extra benodigde maatregelen ten opzichte van de varianten van de A4. Ik zeg tegen een ieder hier, maar in

het bijzonder tegen de heer Vendrik omdat hij hier nogal prangend op is ingegaan, dat het om de Delta gaat, de extra kosten, want de vragen die zich aandienen voor het Kethelplein vanwege de tunnelveiligheid, zijn opties die ook bij een vaarttunnel moeten worden gekozen. Dat is dus eenzelfde afweging. Het gaat dus om het kostenverschil tussen de A4 volgens het convenant en de “A4 met vaart”. Het kostenverschil is bestendigd. Daarbij is ook de vertraging weer behoorlijk, uit mijn hoofd gezegd veertien maanden zonder tijd voor het bestuurlijk proces als minimum. Ik heb veel bestuurlijke processen mogen meemaken in de afgelopen twee jaar. Het ene is bestuurlijker dan het ander en het ander is meer proces dan het ene. De A4 spant de kroon in bestuurlijke complexiteit. Laten wij dus vooral niet te optimistisch zijn en denken dat dit wel even in een paar maanden beklonken zal zijn. De A4 met vaarttunnel is naast de meerkosten en vertraging ook een project dat maar bij een beperkt deel van de partners sympathie vindt, een aantal andere is er weer faliekant op tegen. Daar ga je weer. Zo ga je weer het proces in dat wij al vele jaren hebben gekend. Die discussie hebben wij gehad en ik meen dat wij hierover het nodige hebben gewisseld.

Verschillende sprekers hebben gezegd: fijn dat u de knoop wilt doorhakken, maar hakt u hem dan ook door door de A4 Midden-Delflandplannen heen als u toch aan het hakken bent. Ik heb in mijn bestuurlijke voorkeur gezegd dat de beelden die er nu zijn, er juist op wijzen dat de A4 Midden Delfland er beter uitkomt. Ik heb daarbij gezegd dat ik onbevooroordeeld zal doen wat ik ook voor het alternatief, een verbrede A13, moet doen. Dit alles echter met de focus dat dit niet tot verdere verslonzing van het proces mag leiden. Mij dunkt dat het na ongeveer vijftig jaar praten, rekenen, babbelen en discussiëren tijd is voor een besluit. Ik zal alles op alles zetten om dat besluit in deze periode te kunnen nemen.
Ik kom nu op de vragen over de integrale benadering Rijnlandroute. Ik heb samen met de regio de integrale verkenning gestart. Ruimtelijke ontwikkelingen, wonen en werken en de mobiliteit worden hierin als integrale benadering bezien. Ik kan zeggen dat de samenwerking met de regio goed verloopt. In oktober 2009 wil ik samen met de regio een besluit nemen over een infraoplossing in dit gebied, A4, A44 en de Rijnlandroute, passend bij en in aansluiting op de ontwikkelingen in het gebied. Er zullen ook financiële afspraken moeten worden gemaakt. Ik zeg hierbij dat dit van ons allemaal vergt, zeker omdat het niet alleen om de Rijnlandroute gaat, maar ook om de parallellisatie A4-A44, de robuustheid en het netwerk tussen Den Haag en Amsterdam waarin ook nu al alles bij het minste geringste vastloopt, dat wij creatief bezien wat schappelijk is, wat financieel mogelijk is en wat verkeerstechnisch noodzakelijk is. Wij moeten zo weinig mogelijk taboes kennen en zo veel mogelijk onze creativiteit gebruiken. Dit proces hebben wij over en weer nodig om de eindjes aan elkaar te kunnen knopen.

De heer Koopmans vroeg of het GOB ook een rol zou kunnen spelen. Het GOB speelt die rol al. Het heeft onder meer recent geopperd om een variant toch maar weer te

gaan bekijken. Ik zie mevrouw Vermeij nu ook al enthousiast knikken. Zo hebben wij bijna een Kamermeerderheid voor een actieve betrokkenheid van het GOB. Het GOB doet de grondontwikkeling, maar als het alternatieven aanreikt, is dat altijd interessant. Ik zal ervoor zorgen dat die op een goede manier worden meegenomen. Misschien kan de heer Koopmans zijn vraag straks nader specificeren en aanduiden waarvoor hij vreest in de huidige situatie en waarvan hij droomt in de wenselijke situatie en wat het verschil is tussen een en ander.

Wat is de inzet van het kabinet gezien de woningbouw bij het voormalig vliegkamp? Wat is de toegevoegde waarde van de verbinding? Ik heb al gezegd dat ik de problematiek onderschrijf. Wij zien die niet los van de A4, de A44 et cetera. Ik zeg hier direct bij dat als die integraliteit beter gaat werken, er in de toekomst vanaf het eerste begin als de keuze voorligt of het terrein van een vliegbasis zal worden bebouwd, direct de vraag wordt gesteld hoe de ontsluiting zal plaatsvinden. Het is een toch wat vreemde volgorde dat eerst wordt besloten tot woningbouw en vervolgens wordt bedacht: verhip, er is geen ontsluiting, hoe moet dat nu. Nu het integrale denken op een hoger plan is gebracht, bijvoorbeeld bij Almere waar 60.000 woningen zijn voorzien, moet de infra op de plannen vooruitlopen. Dan kunnen de plannen in de praktijk gelijk opgaan.

Bij de integrale verkenning HollandRijnland is trouwens ook het openbaar vervoerproject RijnGouwelijn belangrijk in samenhang met de A4, de A44 en de Rijnlandroute. Dit wordt gelijkwaardig onderzocht.

Over de A4 Burgerveen-Leiden zijn de nodige vragen gesteld. Vindt de minister de redenering juist dat de gemeente Leiderdorp door vertraging schade heeft geleden? Willen wij die schade verhalen? Wat vind ik überhaupt van de bijdrage van de gemeente? Hoe verhoudt die zich tot het begrip “rechte ruggen”?

De bewoners van Leiderdorp, zo is mij geworden, hebben afgelopen woensdag in de Kamer aandacht gevraagd voor de netelige financiële positie van de gemeente. Zijn zien een een-op-een relatie met de vernietiging van het Tracébesluit door de Raad van State. Al eerder hebben de wethouders van de W4-gemeenten mij geschreven over de problemen die zij hierdoor ondervinden. Zij zien hun eigen ontwikkelingen nu namelijk niet op tijd van de grond komen. Ik heb daarom de heer Asje van Dijk, duobestuurder voor het Randstad Urgentproject flessenhalzen A4-A12, gevraagd te bezien hoe wij verder kunnen gaan met elkaar. De heer Van Dijk heeft na gesprekken met alle betrokken partijen mij een advies aangeboden. Ik zal dit advies nader bestuderen en daarna ook met de bestuurders het gesprek aan gaan. Ik wil daar niet op vooruit lopen. Ik kan u wel zeggen dat ik ervan houd dat als een regio een bijdrage toezegt, die ook wordt geleverd. Dat heeft inderdaad met rechte ruggen te maken. Ik constateer dat ik de jure geen verplichting heb om schadevergoedingen te betalen. Was dit wel het geval, dan zouden wij niet langer over het

MIRT hoeven te praten want dan zou ik bij iedere negatieve uitspraak van Raad van State de beurs moeten trekken en die zou dan snel leeg zijn. Laten wij dat niet doen. Ik zeg er wel bij dat je wel vriendschappelijk met de regio en in een convenant afspraken kunt maken. In die goede verhoudingen past het dat je met elkaar om de tafel gaat zitten om te kijken welke problemen er zijn, hoe groot ze zijn en hoe wij elkaar daarin op een positieve manier tegemoet kunnen komen. Op basis van die positieve grondhouding ben ik bereid om het gesprek met de regio aan te gaan. Ik zal de Kamer berichten zodra ik de kans heb gehad om hierover met de regio te spreken. Dit betekent dus niet weglopen van de eerste toezegging voor een bijdrage en het betekent ook niets de jure. Het is meer dat je op basis van de convenantvriendschappelijkheid met elkaar naar het probleem kijkt. Ik ben wel degelijk bereid daarnaar te kijken. Ik dank gedeputeerde Van Dijk voor zijn grote inspanningen in deze richting. Dit wordt dus snel vervolgd.

Om een verlengde verdiepte ligging van de A4 nabij Leiderdorp mogelijk te maken, hebben de gemeenten, provincie en het Rijk de W4-overeenkomst gesloten die een gezamenlijke gebiedsontwikkeling mogelijk maakt. De Ikea bij Leiderdorp is hiervan een van de zichtbare resultaten. Deze vestiging is tot stand gekomen op basis van een bestemmingsplan van de gemeente Leiderdorp. In deze plannen is rekening gehouden met de verbreding van de A4 Burgerveen-Leiden en zo is gebruik gemaakt van dezelfde onderzoeksgegevens. De vestiging maakt overigens geen deel uit van het Tracébesluit. Met deze aanpak -- geïntegreerd vanaf het begin -- is naar mijn mening voldoende rekening gehouden met de vestiging van de Ikea. Zo zal zelfs op hoogtijdagen als de meubels en de Zweedse gehaktballetjes in het restaurant gretig aftrek vinden, de bereikbaarheid van de regio gewaarborgd moeten blijven.

Is de fly-over bij de greenport Aalsmeer, de N201, geregeld zoals gevraagd in de motie-Van Geel? De N201 is een provinciale weg. Het totale project kost circa 600 mln. Ik heb vorig jaar een subsidiebijdrage van 177 mln. verleend. Een klein onderdeel is de fly-over tussen de veiling en de N201. Over de financiële bijdrage van 4,5 mln. van de veiling aan de fly-over bestaat al lang discussie tussen het veilingbestuur en de provincie Noord-Holland. De heer Koopmans heeft hiervoor al eerder aandacht gevraagd. Hierover is veel overleg gepleegd, maar tot nu toe zonder resultaat, zo heeft gedeputeerde Mooij mij recent laten weten. Hij zit hier als een “die hard” nog steeds in de zaal. Beste Cornelis, dit wordt zeer gewaardeerd. In simpele mensentaal gezegd: de veiling komt niet met geld voor de fly-over over de brug. Dit is natuurlijk teleurstellend. Zo ervaren de gedeputeerde en ik dat ook. De gedeputeerde van Noord-Holland zal begin volgend jaar opnieuw overleg hebben met het nieuwe veilingbestuur om te bezien of hij afspraken kan maken. Hij heeft mij echter nadrukkelijk toegezegd dat die fly-over er hoe dan ook zal komen. Die zit ook in de begroting. De vrees die de heer Koopmans eerder heeft geuit dat dit nog heel lang verder

gaat en dat die belangrijke fly-over er niet zal komen, kan ik dus wegnemen. De heer Mooij heeft mij vandaag nog eens bevestigd dat het in de begroting van de provincie zit. De fly-over zal er komen, maar dit neemt niet weg dat wij blijven hopen dat de veiling, gelet op het grote belang van de bereikbaarheid en het grote aantal trucks van en naar de veiling, toch kans ziet om een bijdrage te leveren.

Kan de minister bevestigen dat een weg op palen bij Schiphol duurder is en leidt tot verkeersopstoppingen? Gaat dat slot trouwens van Schiphol af voor de vijfde Kaagbaan? De heer Roemer vraagt duidelijkheid op dit punt. De provincie Noord-Holland legt de N201 bij Schiphol aan in de vorm van een weg op palen. De gekozen oplossing is niet duurder dan de andere varianten die zijn bestudeerd, zoals een variant over de parallelle Kaagbaan heen. Verkeersberekeningen die aan deze keus ten grondslag lagen, tonen aan dat er tot 2020 geen opstoppingen zijn te verwachten. Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer onderzoeken op dit moment de mogelijkheden maar ook de meerwaarde van de aanleg van de zogenaamde boerenlandvariant N201. Ik sta open voor voorstellen tot scoopwijziging van de N201 mits, en dit zeg ik er nadrukkelijk bij, er garanties worden gegeven dat bij een besluit tot aanleg van de parallelle Kaagbaan de weg zal worden verlegd zonder kosten voor het Rijk. Dit is van belang om nog even -- ik zeg even want wij zullen de discussie over de parallelle Kaagbaan niet tot Methusalem voor ons uitschuiven -- over enige marge te beschikken in het banenplan van Schiphol om zodoende de beste keuzes voor de verre toekomst te kunnen maken. Ik heb begrepen dat de regio een voorstel voor de N201 uitwerkt, dit overigens in goede samenwerking -- let wel -- met betrokken partijen als Schiphol en Chipshol.

De heer Van der Ham vroeg mij of het niet logischer is om de N209 te verbreden in plaats van de N207. Is een ongelijkvloerse kruising met de N209 bij Rijnswoude wel zo verstandig? De N207 en de N209 zijn beide wegen in eigendom en beheer van de provincie Zuid-Holland. Op dit moment ligt er een voorstel voor provinciale staten om een verkenning te starten naar de problematiek en de oplossingen van de N207 tussen de A4 en Gouda. Voor een betere aansluiting op het hoofdwegennet van de N209 vindt een reconstructie plaats ten noorden en ten zuiden van de A12 bij Bleiswijk. De provincie legt meer prioriteit bij een ongelijkvloerse kruising van de N209 met de N11 bij Zoeterwoude dan bij Rijnwoude. Dit in verband met de ontwikkeling van de Oude Rijnzone.

De leden Koopmans, Roefs en Van der Ham pleiten voor voortgang bij de sluis IJmuiden. Er moet zo snel mogelijk worden overgegaan tot een planstudie. De heer De Krom wenst daarbij een verzelfstandigd havenbedrijf in Amsterdam. De heer Roemer acht een investering in een nieuwe sluis juist ongewenst gezien de ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte. Mij hebben berichten bereikt dat de regionale partijen van mening zijn dat de verkenning Zeetoegang IJmuiden positief is. Ik heb hierover recent gesproken in het

Amsterdamse. Ik houd niet van dat eeuwige vooruitschuiven. Je kunt heel gemakkelijk zeggen: wij onderzoeken nog eens dit en nog eens dat, en dan schuift het weer een jaartje op, en nog weer eens een jaartje. Zo gaat dat maar verder en over tien jaar vragen de mensen: hoe zat het ook al weer met die motie-Van Oudenallen. Ik ben van mening dat de regio linksom of rechtsom op een gegeven ogenblik duidelijkheid verdient. Ik heb aan de regio laten weten dat ik ervoor wil gaan als het mogelijk en doenlijk is.

Juist omdat ik daarover serieus ben, wil ik ook serieus bezien wat er nog nodig is voordat wij met elkaar het moment bereiken. Wij kunnen elkaar wel voor de gek houden, maar dat heeft geen zin. Wat zijn de feiten op dit moment? Nogmaals, ik zeg dit uit een op zichzelf constructieve grondhouding. Uit de verkenning blijkt dat de sluis op dit moment niet evident maatschappelijk rendabel is. Ik zal de Kamer de verkenning en de CPB-analyse hiervan toesturen. Zij kan zich dan zelf een oordeel vormen over de kosten-/batenanalyse. Wel is het zo dat de huidige sluis op enig moment moet worden vervangen. Volgens het huidige beeld is de sluis van ingenieur Lely naar verwachting rond 2030 aan het einde van zijn Latijn. Gegeven de groei en schaalvergroting op de lange termijn (2040) is het sowieso raadzaam nu al te bezien op welk moment een nieuwe grote sluis noodzakelijk is en hoe deze kan worden gefinancierd.

Je hebt dus sowieso een grote investering te doen voor het vervangen van de huidige sluis. Dan is het natuurlijk de vraag of er een business case kan worden gemaakt, of de noodzaak kan worden aangetoond, of er een samenwerkingsconstructie mogelijk is waardoor dat moment naar voren kan worden gehaald en waardoor de vervanging niet zo zeer een een-op-een vervanging van de Lelysluis zal zijn, maar er echt een grotere sluis met meer capaciteit wordt gebouwd. Op die vragen moet een antwoord worden gezocht. Ik ben in afwachting van de uitkomsten van de werkzaamheden van de haven Amsterdam die extra scenario's opstelt en een business case. Daarbij moet ook worden bezien of een verzelfstandiging van het havenbedrijf meerwaarde kan opleveren. Ik zeg dit nadrukkelijk. In Rotterdam bestond er veel koudwatervrees voor de verzelfstandiging van het havenbedrijf. Daar heeft het goed gewerkt, zeggen vriend en vijand. Ik wil in Amsterdam een open en objectieve analyse. Die is van belang, omdat het niet is uitgesloten dat de verzelfstandiging meerwaarde heeft. Ik weet ook dat veel bedrijven die de haven Amsterdam aandoen, daar positief tegenover staan. Als het erop of eronder is en de vraag dient zich aan of wij dit met elkaar mogelijk kunnen maken, dan zijn heilige huisjes ongewenst. Dan moet echt iedere optie onder ogen worden gezien. Het heilige huisje dat het havenbedrijf niet verzelfstandigd mag worden, mag niet verhinderen dat wij alle mogelijkheden in ogenschouw nemen en er helemaal voor gaan. Daarom ben ik van mening dat alle opties rationeel moeten worden beoordeeld.

Als de business case op tafel ligt, als de bestuurlijke voorwaarden kunnen worden

geformuleerd, als de publiekprivate meerwaarde in beeld kan worden gebracht en als de budgettaire kant kan worden afgedekt en gezamenlijk kan worden opgelost, zal ik er samen met de regio voor gaan dat er een nieuwe zeesluis komt. Ik hecht eraan te benadrukken dat ik op een verstandige manier wil blijven zorgen voor het behoud van een haven van internationale allure in Amsterdam. Wij hebben nog heel wat te doen, wij zullen dat het komend jaar met versterkte energie doen en ik hoop dan ook dat heilige huisjes -- voor zo ver ze er nog zijn -- de jaarwisseling niet overleven.

De heer Koopmans heeft gevraagd naar de 250 mln. van de regio voor de N23. De plannen voor de N23 zijn een goed voorbeeld van publiekpublieke en publiekprivate samenwerking. De regio betaalt 250 mln. waarvan 70 mln. door gemeente en bedrijfsleven. Mij is gevraagd om een bijdrage van 275 mln. Ik heb de gedeputeerden van Noord-Holland, Flevoland en Overijssel tijdens een bestuurlijk overleg op 26 november meegedeeld dat ik op dit moment geen 275 mln. kan bijdragen. Wij hebben wel afgesproken dat wij een stapsgewijze, gefaseerde aanpak zullen onderzoeken. Op basis van de resultaten daarvan zal ik begin volgend jaar opnieuw in overleg treden met de gedeputeerden. Ik zal dan de mogelijkheden onderzoeken van een passende bijdrage. Bij de bepaling van de hoogte van de rijksbijdrage is van belang dat de N23 vooral een regionaal karakter heeft. Ik het kader van het toenmalige NVVP is deze verbinding afgevallen omdat hij toen geen meerwaarde had voor het hoofdwegennet. De hoeveelheid verkeer van Alkmaar naar Zwolle is nagenoeg nihil. Er moet sowieso worden geïnvesteerd in de grootste verkeerskundige knelpunten opdat de verhouding tussen baten en kosten optimaal is. Ik ben er dus wel voor. Wij hebben het gesprek met elkaar gevoerd en ik snap ook dat de regionale bijdrage groot is, die is echt een compliment waard. Wij hoeven dus het beeld van het totaal niet te laten vallen, maar wij zullen wel in lijn met de N35 een stapsgewijze benadering volgen waarbij wij met de grootste knelpunten beginnen. Dit gesprek zal volgend voorjaar worden voortgezet.

Waarom ligt de startnotitie Ring Utrecht er niet? Er zijn vragen over Bunnik, Amelisweerd, de zuidelijke parallelstructuur. Hoe is deze aanpak te rijmen met de gebiedgerichte aanpak die wij voorstaan? De startnotitie Ring Utrecht is sinds 5 december voor iedereen beschikbaar, onder andere via de website van het inspraakpunt en het programmabureau Verder. Het is niet gebruikelijk dat een startnotitie aan de Tweede Kamer wordt gestuurd. Wij zouden dat kunnen doen, maar tot nu toe is dit niet de lijn. Een startnotitie is nodig, omdat dit document een eerste stap is in de procedure van de Tracéwet. De Tracéwet moet worden gevolgd voordat aanpassingen aan het hoofdwegennet mogen worden uitgevoerd. Het ministerie van VROM is hierbij betrokken, want het is mede bevoegd gezag. In het vervolgtraject zal het College van Rjksadviseurs advies uitbrengen over de alternatieven en de impact van die alternatieven op ruimte en landschap.

De Ring Utrecht is samen met een aantal andere planstudies onderdeel van het

Randstad Urgent project Draaischijf Nederland. Dit staat ook bekend als Pakketstudies Utrecht. In het kader van deze pakketstudies worden allerlei maatregelen uit andere modaliteiten zoals ov, mobiliteitsmanagement, de fiets, maar ook de wegen genomen. Dit hele pakket staat nu juist bekend als het programma Verder. Het betreft een integrale en gebiedgerichte aanpak waarbij Rijk en regio gezamenlijk en in goed overleg maatregelen treffen. Voor de uitwerking van mogelijke maatregelen op de weg is een startnotitie uitgebracht. Daarin worden meerdere alternatieven geduid. Er is nog geen voorkeur. Ik zeg dit heel nadrukkelijk. Voor elk van de te onderzoeken alternatieven geldt dat in de eerste fase zal worden gekeken naar de mogelijkheden op het gebied van verkeer en vervoer, de uitvoerbaarheid en de maakbaarheid van de inpassing, het beschikbare budget, et cetera. Aan de hand hiervan zal voor de zomer van 2009 een voorkeursalternatief door Rijk en regio worden vastgesteld.

Om alle belangen op een gelijkwaardige manier te kunnen afwegen en iedereen gelijk te behandelen, worden op dit moment alle mogelijke oplossingen in kaart gebracht. Dit past nu juist binnen die bredere opzet van de verkenning à la Elverding. Wij bekijken alles heel intensief en dan zullen vanzelf al ras verschillende opties afvallen. In die verkenning zijn dan in ieder geval alle relevante mogelijkheden bekeken. Op basis daarvan wordt de voorkeur bepaald en vanaf dat moment wordt de focus gericht op die ene voorkeur. Zo wordt voorkomen dat over een aantal jaren opeens weer vijf of zes andere alternatieven opdwarrelen en het hele spel weer van voor af aan begint. Dit is nu juist de bedoeling. Het is even wennen. Er zullen mensen zijn die zeggen: daar ben ik helemaal niet voor, maar wij gaan het allemaal bekijken. Wij doen dat eerlijk en wij hebben uiteindelijk het laatste woord als wij de knoop moeten doorhakken en de voorkeur moeten bepalen.

Ter geruststelling kan ik u nog zeggen dat de heer Ekkers, die niet alleen gedeputeerde is, maar ook voorzitter van het Utrechts Verkeer- en Vervoerberaad en duopartner van de Draaischijf Nederland, mij recent heeft laten weten hoe tevreden hij is over deze aanpak. Dit is dus breed kijken, alle voor- en nadelen bestuderen en vervolgens met elkaar een besluit nemen.

De reactie op de problematiek van de doorkruising van de Leidsche Rijn. Dit is een van de varianten waarvan het op zijn zachtst gezegd de vraag is of die er wel uit komt. Een ding is zeker, als wij niets doen wordt de situatie op de wegen in Utrecht alleen maar slechter. Er moet dus iets gebeuren. In de brede verkenning wordt bij alternatieve nieuwe verbindingen inderdaad ook gekeken naar een nieuwe verbinding tussen de A2 en de A12, het doorsnijden van de bestaande woonwijk Leidsche Rijn.

De alternatieven in de planstudie zijn zorgvuldig opgesteld, maar er kan niet worden voorkomen dat hier gevoelige elementen in zitten. De mogelijke oplossingen worden nu onderzocht. In totaal is er sprake van drie nieuwe verbindingen. Aan de hand hiervan kan

vervolgens met een gedegen argumentatie een voorkeursalternatief worden opgesteld. Voor de zomer 2009 moeten Rijk en regio komen tot een gedragen voorkeursalternatief.

Het is duidelijk dat een gemakkelijke oplossing in dit gebied niet voorhanden is. Daarom zullen wij in deze fase alle alternatieven bekijken. Dat er heel veel nadelen zijn, is duidelijk. Ik kan mij goed de emotie voorstellen die je voelt als je daar net woont. Ik ben niettemin van mening dat de heer Elverding gelijk had toen hij zei: pak die verkenning breed op en doe het intensief. Het is moeilijk daar, er is geen gemakkelijke oplossing, maar alles wordt met de regio van onderop gewisseld. Aan het eind van de procedure hebben wij een beeld van draagvlak en gebrek aan draagvlak. Dit is van belang om te voorkomen dat wij later weer van alles en nog wat op ons bordje krijgen.

De heer Koopmans en anderen hebben gevraagd naar knooppunt Hoevelaken, de A28. Ik kan bevestigen dat wij ook hier uitgaan van een integrale ontwikkeling. In het convenant Vathorst hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over de gewenste en noodzakelijke infrastructuur ten behoeve van de ontsluiting van een directe aansluiting bij de nieuwbouwlocatie Amersfoort-Vathorst. In de planstudie Knooppunt Hoevelaken wordt ervan uitgegaan dat alle afspraken uit het convenant in 2020 laatstens zijn gerealiseerd.

Hoe staan wij tegenover de Eemlus ten opzichte van de doortrekking A30? Het idee van de Eemlus dat is geopperd door VNO-NCW, wordt als een van de mogelijke nieuwe verbindingen meegenomen in de eerste fase van de planstudie Hoevelaken. De A30 is onderwerp geweest van de aanvullende verkenning die vooraf is gegaan aan de aan de onlangs gestarte planstudie Hoevelaken. Uit het onderzoek bleek dat de A30 geen oplossing is voor het knooppunt Hoevelaken. Deze oplossing wordt dan ook niet meegenomen in de planstudie. Het antwoord op deze vraag levert dus een gemengd beeld op.

Kan de A6 zo worden ontwikkeld dat Almere en Almere-Haven niet worden gescheiden, zo vroeg onder andere mevrouw Vermeij. Een goede inpassing van de A6 in Almere biedt ontegenzeggelijk veel kansen voor de verdere ontwikkeling van Almere onder andere doordat barrièrewerking wordt tegengegaan. Daarom werkt de gemeente Almere samen met de ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat aan de uitvoering van de plannen, een kosten-batenanalyse en een business case. Op grond hiervan wordt in het voorjaar van 2009 de keuze gemaakt tussen uitbreiding van de A6 conform de huidige hoogteligging of uitbreiding op het maaiveld. Dit als noodzakelijke voorbereiding op een eventuele overkluizing. Bij de besluitvorming zullen de kosten en de verdeling ervan een belangrijke rol spelen. Daarbij zal ook een besluit moeten worden genomen over de inzet van het budget van de Nota Ruimte bij de voorbereiding van een mogelijke overkluizing. Over een mogelijke overkluizing zal pas later worden besloten als er ook zicht is op het ruimtelijk programma en op de daarmee samenhangende business case voor de gebiedsontwikkeling. Dit wordt volgend jaar vervolgd in goed overleg met de regio.

Er is gesproken over onze Nederlandse Golden Gate brug en de vraag is gesteld of ik de garantie kan geven dat wij zo'n brug krijgen. De IJmeerbrug, als ik hem zo nog even mag noemen, wordt in de studie in het kader van het project OV SAAL meegenomen. Zowel diverse ov-varianten als ook een combinatie met een weg -- zo kan ik de heer De Krom ook verblijden -- zullen in deze studie worden meegenomen. In het najaar van 2009 zal het kabinet richtinggevende besluiten nemen over de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio Amsterdam-Almere, over de woningbouw in Almere, de natuur en recreatie bij het Markermeer en IJmeer en over de ontsluiting. Dan zal ook het besluit over onze eigen Golden Gate zijn beslag dienen te krijgen.

De heer Roemer heeft gevraagd of ik bereid ben, te onderzoeken of verbreding van de busbanen een verbetering is. In het kader van het actieplan Regionaal openbaar vervoer zijn met Noord-Holland en Flevoland afspraken gemaakt over de aanleg van een vrije busbaan langs de A6 en A1 tussen Almere en Amsterdam. Hieraan wordt door Verkeer en Waterstaat circa 50 mln. bijgedragen; de regio betaalt ongeveer een gelijk bedrag. De aanleg van vrije busbanen en overigens ook de in de planstudie OV SAAL onderzochte uitbreiding van het openbaar vervoer, maken uitbreiding van de weginfrastructuur in de corridor tussen Schiphol, Amsterdam en Almere niet overbodig. Het was al sinds jaar en dag de conclusie dat uitbreiding van de wegcapaciteit in die regio keihard nodig is. Het is hier dus niet of-of, mijnheer Vendrik, hier moet het wel zeker en-en zijn. Voor de bus is extra wegcapaciteit overigens alleen maar goed.

Er is gevraagd welke stappen er worden genomen voor de infrastructuur bij het vliegveld Lelystad. De heer Koopmans vroeg of die infrastructuur aansluit op de N23. In het onderzoek naar de mogelijke uitbreiding van het vliegveld Lelystad wordt ook de landzijdige ontsluiting onderzocht zowel over de weg als per openbaar vervoer. Aandachtspunten zijn in ieder geval: de capaciteit van de A6 tussen Almere en Lelystad, de aansluiting van de A6 bij Lelystad-Zuid, de N23, het station Lelystad-Zuid en natuurlijk, als wij die beslissing nemen over Lelystad Airport, hoogwaardig openbaar vervoer voor Lelystad Vliegveld. Misschien kan dit nu net het zetje zijn dat ons in de besluitvorming een brede parlementaire steun oplevert.

De inpassing van de A6-AG en de uitvoering van de motie-Haverkamp/Vermeij. Het uitgangspunt voor het treffen van milieumaatregelen voor infraprojecten wordt altijd gevormd door het wettelijk kader bijvoorbeeld op het gebied van geluid of lucht. Dit geldt ook voor het project A6-A9. Wat wordt er gevraagd in de motie van de heer Haverkamp en mevrouw Vermeij? Zij vragen mij om verder te gaan en ruimhartig te zijn. Wij zijn verder gegaan. Wij zijn veel verder gegaan met de inpassing van de A6 en de A9, veel verder dan wettelijk is vereist. Zo wordt voor de geluidhinder uitgegaan van de standstill 2008 voor bestaande bebouwing en van 48 dB voor nieuwe bebouwing in de Bloemendalerpolder Muiden-Weesp. Let wel, er komt veel meer capaciteit op de weg, maar wij gaan uit van niet meer geluid dan

mensen op dit moment horen. Dit is een goede deal. Voor nieuwe huizen 48 dB, sterk bovenwettelijk. Ook zijn er afspraken gemaakt over de verlenging van het aquaduct onder Vecht in Muiden met een ecodeel en de aanleg van een lokale brug in Muiden, een vrije busbaan langs de A6 en de A1 en fietsbruggen. Met al deze maatregelen geef ik nog eens 80 mln. extra uit voor de inpassing van dit project. Dit is allemaal bovenwettelijk. Dit zijn allemaal euro's die, nu zeg ik het even cru, tal van mensen in andere delen van het land die langs een autosnelweg wonen, niet hebben gekregen. Voor een beschermingsniveau gebaseerd op een standstill van 2008 zouden heel veel mensen in Nederland in hun handen knijpen.

Hoe zit het nu met Diemen, is er vervolgens gevraagd. De minister heeft, zo zei onder meer de heer Vendrik, vorig jaar aan Diemen toegezegd dat de uitbreiding van de A1 en de A10-oost goed zal worden ingepast. De vraag is nu of ik aan die toezegging heb voldaan of dat ik de mensen in de kou laat staan. Ben ik nagekomen wat ik tijdens een werkbezoek heb toegezegd? Gebaseerd op het uitgangspunt dat ik zo-even heb toegelicht -- normaal begin je een weg altijd op basis van de wettelijke voorschriften -- ben ik ervan overtuigd dat ik niet alleen de motie-Haverkamp/Vermeij heb uitgevoerd, maar dat ik ook zeker ben nagekomen wat ik daar op het viaduct boven de weg heb gezegd. Ik heb gezegd dat mensen niet de dupe mogen worden ook al zetten wij in op meer capaciteit van de weg. Ik kan mij nog levendig herinneren dat een vrouw op het viaduct tegen mij zei: ik kan zo zien of er veel files in de buurt staan. Ik vroeg haar of zij dat kon uitleggen. Het antwoord was: als ik mij douche, kan ik zien dat er veel files staan, want dan verschijnt er aanslag op het raam. Zij was het met mij eens dat het belangrijk is om iets aan die files te doen. Ik heb gezegd: meer capaciteit, minder files, maar niet meer overlast. De mensen mogen niet de dupe worden van de uitbreiding van de wegcapaciteit. Als ik spreek over een standstill 2008, dan worden mensen niet de dupe want zij krijgen niet meer overlast en nieuwe woningen krijgen een betere bescherming.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik probeer het te begrijpen, maar als die mevrouw zich niet meer doucht, zijn dan de files opgelost?

Minister **Eurlings**: Ik vertel gewoon over een van mijn eerste werkbezoeken als minister. Het is waarlijk zo geschiedt op de plek waar die foto is gemaakt die later als een ansichtkaart is uitgegeven. Ik heb die eerder in dit debat ook weer in een andere vorm teruggezien. Een soort "return to sender" als ik de heer Koopmans goed heb begrepen.

Wat hebben wij nog afgesproken? In de wettelijk vereiste inpassing wordt bij de A1 en de A10-oost al 17,5 mln. besteed aan geluidwerende maatregelen. Bij de nu met de wethouder van Diemen gemaakte afspraken die uitgaan van de standstill 2008 komt nog

eens 24 mln. aan maatregelen. De bijdrage van de gemeente Diemen aan de bovenwettelijke maatregelen is nul euro. Dit is dus allemaal extra geld van het Rijk. Dit is een andere situatie dan bij de Gaasperdammerweg bij Amsterdam en Amstelveen, waar de gemeente Amstelveen zelf heel stevig in de buidel heeft getast.

Op basis van de afspraken die ik met de wethouder van Diemen heb gemaakt, zal het aantal gehinderde woningen boven de 48 dB langs de A1 en A10-oost, waaronder in Diemen, afnemen van meer dan 7000 woningen nu naar minder dan 3000 na de weguitbreiding. Zie hier dus de waarheid. Met deze afspraak die veel geld kost, maar ik heb het er graag voor over, zijn wij in staat om de files op te lossen, de capaciteit van de weg stevig uit te breiden en tegelijkertijd de overlast voor de omwonenden te verminderen. Dat is de kracht van deze afspraak. Daarom kan ik begrijpen dat ik er niet alleen zelf enthousiast over ben, maar ook de heer Mooij, de gedeputeerde, en de heer Scholten, de wethouder. De laatste is blij met de afspraken en hij heeft dit tijdens de conferentie van Randstad Urgent nog eens nadrukkelijk op het podium toegelicht en uitgesproken.

Ik wil daarbij nog wat zeggen. Wij kunnen allemaal inventieve plannen ontwerpen en er zijn bureaus die geheel altruïstisch plannen maken, maar het draait bij plannen altijd om de vraag: wat kost en wat levert het op. Welke echte bescherming krijgen de mensen door de voorgestelde maatregelen en wat kost dit de belastingbetaler? Ik heb mij met de afspraken die ik met Diemen heb gemaakt, gehouden aan de lijn die ik met de Kamer heb afgesproken. Wat kost de door de gemeenteraad van Diemen gewenste overkapping? Tussen de 270 mln. en 450 mln. Deze investering staat in geen enkele verhouding tot de extra winst die valt te behalen. Wat zou die extra winst nog zijn? Ik heb zojuist al gezegd dat wij met het maatregelenpakket dat ik met de wethouder van Diemen heb afgesproken, langs de A1 en de A10-oost van 7000 woningen met meer dan 48 dB last terug gaan naar minder dan 3000. Als wij die kap aanleggen die tussen de 270 mln. en 450 mln. kost, gaan er nog eens ongeveer 1000 af. Over dit soort verhoudingen praten wij nu. Die meerkosten staan in geen verhouding tot de meerkosten van circa 100 mln. die worden gemaakt voor de tunnels in de Gaasperdammerweg en de A8 door Amstelveen. De gemeente Diemen heeft tot nu toe geen euro bijgedragen. De meerkosten staan ook in geen enkele verhouding tot de bijdrage van de gemeente Amsterdam van 70 mln. en van de gemeente Amstelveen die maar liefst 100 mln. ophoest. Ik heb tijdens de conferentie Randstad Urgent gezegd dat er in Nederland af en toe niet alleen sprake is van een lex specialis maar ook van speciale Lex, dat is wethouder Scholten. Ik kan zeggen dat hij uitermate hard heeft onderhandeld, hij heeft het onderste uit de kan gehaald en hij heeft zich tot het laatst hard gemaakt voor de geluiddempende werking van bijvoorbeeld dubbellaags zoab en voor de lengte en de hoogte van de schermen. Hij gaf aan dat hij er het maximale heeft uitgesleept. Hij was misschien niet heel erg blij, maar hij was wel tevreden en daarom heeft hij zijn handtekening gezet. Ik

heb gezegd dat ik dit resultaat van Diemen, dat veel verder gaat dan elders in Nederland, een lex specialis vind wegens de inspanningen van speciale Lex. Zo heb ik het toen gezegd en zo denk ik er nog steeds over. Ik heb al eerder een aantal voorbeelden genoemd waaruit blijkt dat veel mensen in Nederland blij zouden zijn met deze fluwelen behandeling. Dit is een goed pakket dat veel kost, maar ik zal waarmaken wat ik daar heb afgesproken: veel meer capaciteit, minder files en tegelijkertijd minder overlast. Dit hebben wij met dit pakket bereikt.

De A9 in Amstelveen zal worden ondertunneld. Er is gevraagd hoe hierbij zal worden omgegaan met regionale wensen. In oktober 2007 heb ik overeenstemming bereikt met de gemeente Amstelveen over de ondertunneling van de A9. De afspraak is vastgelegd in de overeenkomst over de inpassing, inclusief een stevige financiële bijdrage van Amstelveen van 100 mln. De ondertunneling wordt verder uitgewerkt door Rijkswaterstaat. De gebiedsontwikkeling zal door de gemeente Amstelveen in goed overleg worden uitgewerkt. De situatie in Amstelveen is zo nijpend dat de geluidsschermen torenhoog zouden moeten zijn om binnen de wettelijke vereisten te blijven. In de gemeente Diemen zitten wij ver boven de wettelijke bescherming en is de uitgangspositie behoorlijk anders.

Op basis van de motie-Cramer/Haverkamp is in de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere de mogelijkheid van een aparte tunnelbuis voor het openbaar vervoer door Amstelveen onderzocht. De resultaten daarvan hebben ertoe geleid dat de optie van een aparte tunnelbuis uiteindelijk is vervallen. Welke argumenten gelden daarvoor? De kosten zouden erg hoog zijn, tussen de 95 mln. en 245 mln. Bovendien is het onzeker of en wanneer een vertramming van de Zuidtangent aan de orde zal zijn en dan kan er alsnog een aparte tunnelbuis worden aangelegd. Verder is er een goede alternatieve oplossing door de bussen van de Zuidtangent op de aparte vluchtstrook te laten rijden en op de busstroken langs de lokale weg op de tunnel. De optie brengt ook extra ruimtebeslag met zich, want een extra tunnelbuis betekent dat er meer ruimte nodig is, waardoor de sloop van bestaande bebouwing bij het oude dorp Amstelveen noodzakelijk wordt en er minder ruimte overblijft voor de stedelijke ontwikkeling van de A9-zone. Daarom is de pragmatische keuze gemaakt voor een oplossing door het gebruik van vluchtstroken en de baan die er sowieso is over de tunnel. Als er ooit sprake zal zijn van een tramlijn, dan kan die alsnog worden ondertunneld.

Voorzitter. Ik meen dat ik hiermee het westen heb behandeld.

De **voorzitter**: Zijn er nog vragen over het westen?

**

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Om meteen maar weer te beginnen met de A1 bij Diemen. Volgens mij zullen wij hierover nog eens in een apart overleg van gedachten wisselen, maar ik vraag nu aandacht voor twee korte punten. Dat deze minister met speciale Lex een deal

heeft gesloten, mag niet verhinderen dat de voltallige gemeenteraad van Diemen zich ertegen heeft uitgesproken. Daar zaten ook de fracties van het CDA en de Partij van de Arbeid bij. Die waren in de gemeenteraad van Diemen not amused over deze deal. Misschien mag ik daarop het politieke commentaar van de minister vernemen? Ik zou zeggen, wat het lokale parlement ervan vindt, weegt toch ook mee.

In de uitgebreide beantwoording van de minister over de deal A1 Diemen vermijdt hij zeer zorgvuldig hét grote probleem, de luchtkwaliteit. Dat hij met geld over de brug is gekomen om iets te doen aan de geluidhinder, dat is waar, maar dat is niet het springende punt. Het springende punt is dat de wegverbreding van de A1 bij Diemen tot een forse toename leidt van de uitstoot van NOx en fijnstof. Daar heeft de gemeenteraad van Diemen het over. Daar tekenen de bewoners van Diemen protest tegen aan. Daarvoor heeft de minister nul oplossingen. Dan komt hij dus zijn belofte niet na, want dit is nu precies waar die vrouw het over had. Douchen en dan door het doucheraam zien dat er inderdaad heel veel verkeer aan je woning voorbijtrekt waardoor het fijnstof neerslaat op de ramen. Dat is het punt. Ik vraag de minister nogmaals welke oplossing hij daarvoor heeft. Wat is zijn verhaal als het gaat om luchtkwaliteit in Diemen?

Dan nog een paar heel korte punten. Ik snap eerlijk gezegd niet wat nu de eindconclusie is voor de Rijnlandroute. Er zijn gelijkwaardige alternatieven, maar er wordt al gebouwd bij Valkenburg. Mag ik nu horen dat daar versneld openbaar vervoer wordt aangelegd? In de afspraken met de regio in het kader van het MIRT staat dat de voorkeur uitgaat naar de Rijnlandroute. Heb ik goed begrepen dat dit nu weer van tafel is? Waar staan wij nu precies?

Over de A4 Midden Delfland hebben wij al heel vaak gesproken en die komt ook nog heel vaak terug, kan ik de minister beloven. Ik kies voor een ander deel van de A4, namelijk bij Leiderdorp. Ik heb daarover in de zomer ook al vragen gesteld. Ik vraag de minister om commentaar op het feit dat die Ikeavestiging er daar mede is gekomen, omdat Leiderdorp zich verplicht heeft aan zeer zware financiële afspraken waardoor bij wijze van spreken nu het tafelzilver moet worden verkocht. Dit is een wurgcontract voor Leiderdorp. Nu de Raad van State een streep heeft getrokken door dat project, zou ik zeggen: uithuilen en opnieuw beginnen. Laat dit dan ook gelden voor Leiderdorp. Volgens mij geldt ook daar dat vrijwel alle lokale fracties van mening zijn dat de minister ruimte moet bieden voor een nieuwe weg in figuurlijke zin. Ik vraag hem om die politieke ruimte in dit overleg te geven.

Minister **Eurlings**: Ik heb omstandig aangegeven dat ik naar beste eer en geweten uitvoering heb gegeven aan de motie-Haverkamp/Vermeij en ook uitvoering heb gegeven aan hetgeen ik overtuigd in de regio heb gezegd tijdens mijn werkbezoek aan Diemen. Wat geluid betreft wordt het er niet slechter op, maar juist beter. Zie daar de winst. Een overkapping zou heel

veel geld kosten en nauwelijks iets toevoegen. Wat de luchtkwaliteit betreft, staat het als een paal boven water wat wij met het uiteindelijke plan zullen voldoen aan de wettelijke eisen. De mensen in Diemen worden op geen enkele manier minder beschermd dan alle andere mensen in Nederland.

Daarvoor ben ik aangenomen. De bescherming is dus al met al sterk bovenwettelijk, is sterk beter dan heel veel mensen elders in Nederland hebben. Ik kan niet oordelen over de gemeenteraad. Ik neem daar kennis van. Ik neem aan dat de raad nog hierover zal discussiëren. Ik heb wel gezegd dat ik van mening ben dat wij, omdat wij goed moeten omgaan met de belastingcenten, ons altijd de vraag moeten stellen wat de kosteneffectiviteit van investeringen is. Bij dit soort discussies moeten wij altijd uitgaan van het beschermingsresultaat in plaats van aan het begin een tekening van een overkapping te presenteren die vervolgens een doel op zichzelf wordt. Ik zeg het even heel scherp, want als wij in de richting van overkappingen gaan, zijn er legio plaatsen in Nederland waar men ook direct met overkappingen wil beginnen. Het einde van het verhaal is dat wij met zo'n overkapping van de regen in de drup komen. Niet alleen wordt er de facto geen autosnelweg meer aangelegd, want die wordt volstrekt onbetaalbaar, maar ik voeg hier nog iets aan toe. Als wij praten over veiligheid, onderhoud, het uit de roulatie moeten nemen van de weg voor veelvuldig onderhoud en het feit dat de temperatuur onder de kap bij een buitentemperatuur van 20 graden kan oplopen tot 60 graden, blijkt dat er ook heel veel problemen zijn. Het klinkt fantastisch, maar het ziet er niet fantastisch uit, want specialisten zeggen dat het een draak wordt in het landschap. Een overkapping ziet er mooi uit op het plaatje, maar de werkelijkheid valt vies tegen. Deze aanpassing langs de weg die prachtig zal worden aangekleed door een landschapsarchitect, is wat dat betreft vaak veel mooier dan zo'n dijk van een overkapping met alle problemen van dien.

Ik ben van mening dat wij altijd voor de inhoud moeten blijven gaan en niet een middel, een extreem duur middel als een doel op zichzelf moeten gaan hanteren. Dan raken wij in dit land de weg kwijt. Wij houden ons nadrukkelijk aan de eisen voor luchtkwaliteit. Ik kom daar nog op terug bij het OTB.

De **voorzitter**: Voor alle duidelijkheid, ik sta de rest van de avond geen vervolgvragen meer toe. Er is een tweede termijn en ik wil vanaf dit moment het kerstregime toepassen om te voorkomen dat wij hier om twee uur vannacht nog zitten. Daarnaast zullen wij over onder andere de A6 en de A9 nog een apart algemeen overleg voeren. Uiteraard is er in tweede termijn de mogelijkheid om via moties het een en ander van de minister te vragen als daardoor duidelijkheid wordt verkregen. Ik verzoek iedereen om het nu kort te houden.
**

Minister **Eurlings**: De provincie heeft haar voorkeur voor de Rijnlandroute uitgesproken. Ik heb met gedeputeerde Asje van Dijk afgesproken dat mochten er creatieve alternatieven naar voren komen die het onderzoeken waard zijn, wij samen kunnen besluiten om die mee te nemen. Het openbaar vervoer wordt gelijkwaardig meegenomen. Dit is op dit moment de marsroute. Het zal veel creativiteit vergen en ook hier zijn de inspanningen natuurlijk weer gericht op het resultaat in plaats van op een wenselijk geachte vormgeving. Het gaat erom welke meerwaarde de gekozen oplossing heeft, hoe die maatschappelijk en verkeerskundig wordt beoordeeld en of de uitvoering te betalen is. Het resultaat moet tellen. Als wij echt een creatieve insteek hebben, zouden wij eruit moeten kunnen komen voor het eind van het volgend jaar. Dit vergt heel veel, want wij moeten ook financieel de eindjes aan elkaar kunnen knopen. Het proces verloopt goed en intens. Hierover zal nog veel worden gewisseld gedurende het komende jaar.

De heer **Koopmans** (CDA): Het is goed dat de startnotitie voor Utrecht waarin twee mogelijkheden zijn opgenomen, of een weg door een nieuwe wijk of een weg door een natuurgebied, mede is ondertekend door minister Cramer. Heb ik dat goed begrepen?

Het GOB en de Rijnlandroute moeten in mijn ogen veel nadrukkelijker worden opgepakt door de ministers van VROM en van Verkeer en Waterstaat. Het GOB gaat gewoon flink verdienen aan de ontwikkeling van dat gebied, terwijl wij de wegen niet kunnen betalen. Daarom lijkt het mij volstrekt logisch dat de ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM gaan praten met de minister van Financiën over alle infrastructuur die daar nodig is. Mijnheer Vendrik, laten wij elkaar daarin helpen.

Minister **Eurlings**: De eerste vraag kan ik met een volmondig ja beantwoorden. Minister Cramer heeft de startnotitie mede ondertekend.

Het GOB zit er als grondontwikkelaar. Dit signaal is heel helder en ik snap nu waar de schoen wringt. Er volgt een onderhandelingstraject in de regio over de vraag hoeveel dit moet opbrengen. Ik zal dit signaal van de Kamer krachtig naar voren brengen.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik sluit aan bij de opmerkingen van de GroenLinks-fractie over Leiderdorp.

Als de minister bekijkt wat er nu precies nodig is in de regio rond Utrecht, is het van groot belang dat hij de winst van de kilometerheffing meeneemt voor juist die regio. Misschien is er straks minder geld nodig om daar extra wegen aan te leggen. Wil het kabinet dit punt meenemen in de verschillende opties die voor de ring van Utrecht worden ontwikkeld?

Minister **Eurlings**: Zoals ik eerder vandaag al heb gezegd, kom ik daar later op terug.

De **voorzitter**: Dit zal dan in tweede termijn zijn.
**

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): In antwoord op de vraag naar de mogelijkheden van een aanleg van de A6 op maaiveldniveau om Almere-Stad en Almere-Haven met elkaar te verbinden, leest de minister exact het antwoord voor dat wij al voor het weekend in zijn schriftelijke reactie hebben gekregen. Dit is consistent, maar ik heb hem in mijn betoog opgeroepen om een extra zetje te geven aan dit voorstel dat vrijwel onontkoombaar is. Wij kunnen Almere niet doormidden snijden met twee keer zes- of twee keer zevenbaans, zeker niet gelet op de stedelijke ontwikkeling. Ik roep de minister nogmaals op om iets enthousiaster te reageren. Ik begrijp dat hij nog midden in de onderhandelingen zit.

Ik heb goed geluisterd naar de reactie van de minister op onze opmerkingen over Diemen. Ik zou tegen de heer Vendrik willen zeggen, zonder dat ik mij nu onmiddellijk tegen een overkapping richt, dat een overkapping of tunnel ook voor flinke problemen met fijnstof en stikstof kunnen zorgen bij het ingaan en verlaten van de tunnel. Hij weet ook dat het daar vaak erger van wordt.

De **voorzitter**: Ik wil nu geen onderlinge debatten. De heer Vendrik mag zo een zin zeggen.
**

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): De minister heeft overtuigend naar voren gebracht wat hij bovenwettelijk doet, wat hij daarvoor wil uitgeven, wat hij daarvoor terugkrijgt en in hoeverre deze situatie verschilt van de rest van Nederland. Hij heeft ook gezegd dat de wethouder een handtekening heeft gezegd. Dat weten wij nu dus ook. Toch is de hele gemeenteraad, inclusief zijn eigen fractie, het daar niet mee eens. Dat weet ik heel goed, want het is de fractie van de Partij van de Arbeid. Ik heb al gezegd dat er nog iets is tussen geluidsschermen en een overkapping. Zegt de minister nu dat hij daar niets aan doet, omdat dit al veel meer is dan hij zich eigenlijk had voorgenomen te doen?

De **voorzitter**: Ik geef de heer Vendrik nu de gelegenheid om een opmerking te maken, maar ik vraag alle leden om elkaar nu niet onderling te bevragen. Er is alleen nog tijd om een nadere verduidelijking aan de minister te vragen.
**

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dit is langzamerhand de omgekeerde wereld. Zowel de

minister als mevrouw Vermeij verlangen van mij dat ik aantoon dat ik het luchtkwaliteitsprobleem dat zij organiseren, oplos met een overkapping. Het is in de eerste plaats aan de minister om de belofte gestand te doen dat de luchtkwaliteit in Diemen niet verder zal verslechteren. Met die opgerekte normen blijf je er altijd onder, maar dat is niet het punt in Diemen. Het punt in Diemen is dat het minder zal worden ten opzichte van het huidige kwaliteitsniveau. Daar moet de minister een oplossing voor vinden met een overkapping of anderszins, dat zal mij worst wezen. Dit is het probleem van de minister.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Voorzitter. Ik...

De **voorzitter**: De minister zal nu reageren. Wij gaan het debat niet opnieuw aan. Wij krijgen dit punt nog eens terug en dat hebben wij al aan het begin van dit debat met elkaar gewisseld. Er komt een apart algemeen overleg over de A6 en de A9 en de problematiek daaromheen. Ik geef de minister als laatste het woord op dit punt in antwoord op de vraag van mevrouw Vermeij.
**

Minister **Eurlings**: Even een aha-erlebnis, dat komt de heer Koopmans toch wel toe. Ik herinner aan zijn woorden toen hij sprak over de tunnel onder het Naardermeer. Oeioei wat waren er grote problemen aan de tunnelmonden in de ogen van sommigen die in een bootje op het meer betoogden dat een tunnel volstrekt niet verantwoord was. Wij moeten consistent zijn. In die zin heeft mevrouw Vermeij een punt, want een overkapping is niet het ei van Columbus. Niet horen, niet zien, niet ruiken, is bij sommige mensen wel het adagium, maar ook met zo'n kap hoor je het verkeer nog, zie je het nog en ruik je het nog. De vraag is dus welke oplossing proportioneel bijdraagt en hoe je er voor kunt zorgen dat mensen bovenwettelijk worden beschermd, dus dat het beter wordt en niet minder. Wij hebben dit met het geluid echt bereikt. Op de luchtkwaliteit komen wij bij het OTB terug. Wij zullen dit allemaal doorrekenen, maar iedereen hier weet dat wij er wettelijk niet doorkomen. Laten wij nu niet zeggen dat je er met fijnstof en luchtkwaliteit altijd doorkomt bij de rechter. Dat meen ik even te kunnen opmaken uit de opmerking van de heer Vendrik. Het tegendeel is waar. De ervaring van de afgelopen jaren heeft geleerd dat wij moeten kunnen aantonen dat de luchtkwaliteit in orde is. Daar gaan wij voor, maar als mij nu naar eer en geweten wordt gevraagd of de motie-Haverkamp/Vermeij is uitgevoerd, dan is het antwoord ja. Heb ik mij gehouden aan wat ik in de regio heb gezegd? Ja. Voor mij geldt: een man een man, een woord een woord. Zo heb ik het gedaan. Ik heb niet in de motie teruggelezen dat ik de opdracht kreeg om een peperdure overkapping aan te leggen. Dat heb ik nooit van de Kamer gehoord en dat heb ik nooit naar wie dan ook toegezegd.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik wil het toch nog even hebben over de startnotitie voor Utrecht. De minister zegt dat alle opties heel breed bekeken moeten worden. Volgens mij zijn lang niet alle opties in beeld. Wij hebben een nulalternatief, een variant A volle ring en een variant B halve ring. De minister spreekt alleen over het feit dat alle mogelijke maatregelen op de weg worden meegenomen, maar ik zie geen andere varianten. Als wij bij de startnotitie te werk gaan volgens de aanbevelingen van de commissie-Elverding, zou het ook zeer gepast zijn geweest als dit duidelijk zou zijn gemaakt aan de bevolking. Ik kan mij heel goed voorstellen dat je ervoor kiest om alles in beeld te brengen om later ingedekt te zijn of om aan de hand van de bevindingen van de commissie-Elverding te werken en alle varianten op een rij te zetten, maar dan moet iedereen dat ook wel weten. Nu wordt iedereen weer in de gordijnen gejaagd. Bovendien moeten wij dan alle opties kunnen bekijken en niet alleen de varianten op een weg, half of heel. Ik weet nog steeds niet hoe ik kan zien dat dit een gebiedsgerichte aanpak is. Waar worden die 80.000 woningen neergezet? Waar is er behoefte aan die weg? Dit voelt nog steeds als een infrastructuurkijk op de situatie rond Utrecht.

Ik heb in eerste termijn ook gesproken over het meerekenen van de kilometerbeprijzing. Dit is een heel belangrijk onderwerp waar wij vandaag helaas niet meer aan toekomen. Daarom stel ik voor dat wij dit verschuiven naar het overleg op 12 januari aanstaande.

Minister **Eurlings**: Laat ik nog eens nadrukkelijk zeggen dat uit de eerste verkenning bleek dat een deel van het probleem wel degelijk via de weg moet worden geaccommodeerd. Vervolgens is het dan de vraag via welke wegoplossing dat kan worden bereikt. De vragen van mevrouw Roefs zijn belangrijk en het zou goed zijn als wij daarover van gedachten wisselen. Ik zeg graag toe dat ik hierop binnenkort in een brief terugkom. Daarin zal ik ook ingaan op de vragen over de woningbouw, de gebiedsgerichtheid van de plannen, het verloop van het proces, wie daarbij betrokken zijn, hoe de inspraak tot zijn recht komt, et cetera. Ik zal al deze punten daarin uit en te na aan de orde stellen. Het belang van de zaak is groot genoeg om dit op die manier aan te pakken.

De heer **De Krom** (VVD): Hoe gaat het nu verder met de A4-zuid? Waarom maakt de minister voor de A4 Midden Delfland geen gebruik van zijn aanwijzingsbevoegdheid op grond van de Wet ruimtelijke ordening?

Minister **Eurlings**: De A4-zuid neem ik mee bij de verkenning Rotterdam. Ik doe dit om twee redenen. De eerste is dat de kennis over pps sowieso een rol zal moeten spelen in die verkenning. Er is al veel kennis beschikbaar in die groep en pps komt linksom of rechtsom

hierbij aan de orde. De tweede is dat de A4-zuid van kleur is verschoten. Het was een project dat van minister Peijs de opdracht meekreeg dat er geen euro belastinggeld aan mocht worden besteed. Het moest een privaat gefinancierde oplossing zijn. Inmiddels is gebleken dat er ook met een stevige betonning op een paralleltraject wel degelijk nog flink wat belastinggeld bij moet. Dat wil niet zeggen dat je het per definitie niet doet, maar er moet dan wel een andere afweging worden gemaakt. Het is niet meer iets dat er zo maar bij komt. Als wij het geld daarin steken, kunnen wij het niet elders uitgeven. Daarom moet je dit voornemen afwegen tegen andere maatregelen. Ik heb gezegd dat die verkenning niet kan worden uitgesteld tot Methusalem. Wij willen eind volgend jaar een duidelijk beeld hebben. Bij die afweging wordt ook de vraag betrokken of wij met de Tweede Oeververbinding moeten beginnen omdat die de meeste prioriteit heeft of dat dit juist geldt voor de A4-zuid.

Waarom gebruik ik mijn doorzettingsmacht niet bij de A4 Midden Delfland? Doorzettingsmacht is een instrument als een partij willens en wetens weigert om uitvoering te geven aan... . In het programma Randstad Urgent hebben wij daarom opgenomen -- ook al is het een beetje on-Nederlands -- dat wij dat zullen doen als het nodig is. Wat is nu bij de A4 Midden Delfland het punt? Daar zit ik in het pre-Elverdingtijdperk. Ik moet daarom in de planstudiefase verschillende alternatieven meenemen. Tot het moment dat ik de jure een keuze maak, moet ik ervoor zorgen dat alternatieven op een vergelijkbaar niveau zijn doorgerekend, althans zo ver dat er de jure een goede afweging is gemaakt. Er staat nu nog een alternatief overeind: de verbreding van de A13. Daarom ben ik wettelijk verplicht om de twee varianten naast elkaar te laten oplopen. Ik doe dat eerlijk, dat moet ik ook met het oog op de rechterlijke toets. Ik voeg hier wel aan toe dat ik dit doe tot het moment dat ik klaar ben voor een juridisch besluit. Ik doe wat op basis van het Tracébesluit nodig is om een besluit te kunnen nemen. Ik heb mijn bestuurlijke voorkeur uitgesproken en wij willen nu met gezwinde spoed de laatste juridische leemtes dichten.

De heer **De Krom** (VVD): Zal de minister zijn aanwijzingsbevoegdheid gebruiken als er nog iemand gaat dwarsliggen in de regio?

Minister **Eurlings**: Ik heb ooit in vak K tijdens een debat dat mooie kunstwerk laten zien waar de handtekeningen van de partners onder staan. Ik ga ervan uit dat zij hun handtekening serieus hebben gezet. Mocht de keuze op de A4 Midden Delfland vallen, dan verwacht ik dat de partners van toen -- juni 2006 -- meewerken aan de uitvoering van het besluit. Daar ga ik nu vanuit. Ik geloof echt in de goede verhoudingen, maar mocht zich toch een doemscenario aandienen, dan sluit ik het gebruik van de doorzettingsmacht zeer zeker niet uit.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): In het antwoord van de minister op de vragen over de A4,

mis ik een reactie op mijn opmerking dat in de second opinion staat dat juist het niet meenemen van deze variant de procedure wellicht zal verlengen. De rest van de argumenten hebben wij meermalen gewisseld.

De minister heeft gesproken over Utrecht en over de Maliebaan. Hij heeft gezegd dat er een alternatief is, maar het alternatief voor de goederentreinen is dat zij via het Centraal Station gaan rijden. Als de minister zou besluiten tot een afkoppeling, zal Utrecht een overbelastverklaring afgeven met alle consequenties van dien. Ik heb me aardig verdiept in de gang van zaken. Ik heb begrip voor de argumenten van de minister, maar volgens mij zijn er andere oplossingen. Zo niet, dan krijgt de minister een probleem op Utrecht Centraal.

Minister **Eurlings**: Mag ik op deze twee punten in tweede termijn terugkomen?

De heer **Roemer** (SP): Ik sluit mij aan bij de opmerkingen van de heer Vendrik over Leiderdorp. Ik was ook van plan om daarop terug te komen.

Ik wil de minister nog om een toelichting vragen op twee andere punten. Ik heb gesproken over de spoorverbinding tussen Weesp-zuid en Holendrecht. In tegenstelling tot wat de minister zegt en in tegenstelling tot de A6/A9, komt deze verbinding niet in de buurt van het Naardermeer. Begrijpt de minister mij verkeerd? Hij heeft deze vergissing in het verleden al vaker gemaakt. Dit is daar niet aan de orde. Deze verbinding biedt zo veel mogelijkheden voor verbetering dat deze variant het onderzoeken meer dan waard is. Is de minister bereid om te bekijken of er toch nog een haalbaarheidsonderzoek kan worden uitgevoerd? Dit heeft niets met het Naardermeer te maken, maar met het doortrekken van de lijn van Holendrecht naar Weesp-zuid. Dat is toch echt een ander stuk dan waarover de minister in zijn betoog sprak.

Mijn tweede opmerking heeft betrekking op IJmuiden. Als een kosten-batenanalyse een negatieve uitslag laat zien, moet je niet alsnog met een voorstel instemmen als een andere overheid aanbiedt om mee te betalen. Dat maakt toch niets uit, want het is allemaal overheidsgeld. Is het dan niet reëel om opnieuw af te spreken dat er rond 2040 een keuze wordt gemaakt?

Minister **Eurlings**: Het zou onverantwoord zijn om de beslissing uit te stellen tot 2040, omdat de huidige sluis in 2030 moet worden vervangen. Het is dan goed om samen met de regio te bezien of er een meerwaarde kan worden bereikt bijvoorbeeld door een goede business case met tal van extra inkomsten. Dan kan het moment van 2030 misschien naar voren worden gehaald. De nieuwe sluis is geen kopie van het werk van de heer Lely, maar wordt echt een grotere sluis. Dan moeten wij wel zakelijk voortgang kunnen boeken. Ik heb gezegd dat ik daarvoor wil gaan, maar ik kan niet voorspellen dat dit lukt. Ik houd niet van

verstoppertje spelen. Ik heb ook gezegd dat nu alles op tafel moet komen en dat ik geen heilige huisjes wil zien. Dan zullen wij zien waar wij staan. Dit is de lijn.

Wat de eerste vraag betreft over de verbinding Weesp-Holendrecht val ik in herhaling. Mag ik daar ook in tweede termijn op antwoorden?

De **voorzitter**: Ik schors de vergadering voor enkele momenten, omdat daarom is gevraagd. Dan volgt de beantwoording van de minister over het blok zuid en overig. Daarna is de laatste ronde.

**

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Minister **Eurlings**: Ik kan als spijtoptant een aantal openstaande vragen snel en direct beantwoorden.

Ik begin met de opmerking van de heer Cramer over de overbelasting van Utrecht Centraal als het Maliespoor wordt afgesloten voor goederenvervoer. Ik heb in mijn brief geschreven dat er inderdaad goederentreinen via Utrecht cs gaan rijden als de route via de Maliebaan wordt opgeheven. Ik heb ook geschreven dat ProRail van mening is dat dit geen probleem oplevert voor Utrecht cs. Immers, Amsterdam-Utrecht is viersporig geworden. Het station en de sporenlay-out zijn volgens ProRail technisch zo maakbaar dat Utrecht cs niet langer een knelpunt wordt. Ik zeg toe dat ik naar aanleiding van de opmerkingen van de heer Cramer nogmaals contact opneem met ProRail en nog eens zal verifiëren of het echt zo is. Ik zal de Kamer over mijn bevindingen informeren.

De heer Cramer sprak verder over de second opinion over de vaartvariant en de juridische risico's. Die second opinion wijst uit dat die variant veel duurder is en weinig meerwaarde heeft. Daardoor lopen wij geen juridisch risico.

Ik heb het kaartje van de boog Weesp-Holendrecht erbij gepakt. Op dit moment lijkt de vervoerswaarde van deze verbinding gering te zijn. De heer Roemer heeft daarover nadrukkelijk een andere mening. Ik kan mij voorstellen dat wij ook op dit punt de Kamer nog eens schriftelijk zullen informeren.

De mogelijkheid van een halfverdiepte ligging van de A15 Duiven-Zevenaar wordt in de studie meegenomen. De deals over de bestaande tol zijn gesloten zoals ze zijn besproken met minister Peijs. Ik heb er nog eens het verslag van het algemeen overleg op 5 november van dit jaar op nageslagen. Ik heb toen gezegd dat anders betalen voor mobiliteit los staat van tolbeslissingen die eerder zijn genomen. Deals die eerder zijn gesloten, staan dus ook wat mij betreft. De heer Koopmans heeft mij gevraagd of de A15 conform de daarvoor beschikbare budgetten en de bestaande plannen kan worden gerealiseerd. Ik heb

toen op basis van mijn opmerking dat de tol staand beleid is, geantwoord dat ik dit kan garanderen. De heer Koopmans heeft toen gezegd dat het hem verheugt dat de zekerheid -- daar moet staan de onzekerheid, ik neem aan dat dit verkeerd is genotuleerd -- over de A15 is weggenomen nu de minister daarover helder is geweest. Overigens was dit wel onder de premisse dat de tol zoals die toen is afgesproken, nog staat.

De **voorzitter**: De heer Vendrik heeft gevraagd of het alternatief van de Gelderse Milieufederatie wordt meegenomen bij de beoordeling van de A15.
**

Minister **Eurlings**: Een halfverdiepte ligging komt al een stuk in de richting. Die wordt meegenomen.

De **voorzitter**: Ik sta nu geen interrupties meer toe. De minister gaat verder met het blokje zuid.
**

Minister **Eurlings**: Het zuiden! Daar gaan wij.

Hoe wordt de integraliteit bij de Ruit Eindhoven gestand gedaan, ook financieel? De verkenning Brainport Eindhoven is integraal en richt zich op wonen, werken, recreëren en verplaatsen. Dit is dus bij uitsteek een gebiedsgerichte benadering in een samenwerking tussen overheden, onderwijsinstellingen en bedrijfsleven. In het laatste MIRT-overleg van dit najaar is met de regio geconcludeerd dat de verkenning nog niet helemaal gereed is om tot de start van een planstudie over te gaan. In het voorjaarsoverleg zal de nog resterende informatie door de regio worden aangeleverd. Daardoor is het nu nog te vroeg om uitspraken te doen over de hoogte van de totale kosten en de verdeling van de kosten over de verschillende partijen. Ik ben hier samen met de regio aan begonnen en wij zullen gezamenlijk naar de te nemen maatregelen en de financiering ervan toewerken. Dit wordt dus vervolgd na het voorjaarsoverleg.

De heer Koopmans heeft gevraagd naar het nationale belang. Ik wijs erop dat je niet een van de zeven topprioriteiten van de mobiliteitsaanpak wordt als wij er niet het nationale belang van inzien. Inderdaad, de ontwikkelingsmogelijkheden van de brainport en omstreken zijn van belang. Als je ziet hoeveel congestie er in die corridor is, dan is dit vooruitdenken en de zaak ontwikkelingsgericht benaderen.

De uitkomsten van de langetermijnstudie A67 brainport zijn er nog niet. Ik zal de Kamer daarover informeren zodra ik ze heb ontvangen. Conform afspraken in het bestuurlijk overleg zal de verkenning starten in 2008/2009. Wij zullen bekijken hoe dit in de prioritering

precies uitkomt.

Een volgend onderwerp is de problematiek op de A73 en de gevolgen hiervan voor de N-wegen. Bij de sluiting van de tunnels in de zomer en de weekendafsluitingen eerder dit jaar, zijn flankerende maatregelen genomen. Vooraf is duidelijk gecommuniceerd. Er zijn verkeersmaatregelen op het onderliggende wegennet en mobiliteitsmaatregelen genomen. Later deze week vindt er een bestuurlijk overleg plaats waarin ook de flankerende maatregelen bij de toekomstige sluiting van de tunnels aan de orde zullen zijn. Wij zullen dan de laatste stand van zaken uitwisselen. Ik zal de Kamer over de uitkomst van dit overleg berichten.

Ik heb gezegd dat ik alles op alles zal zetten om de A74 tijdig voor de Floriade in 2012 geopend te hebben. Ik heb dit ook al eerder toegezegd. De planning is kritisch, maar nog steeds haalbaar. Daarvoor is het echter ook hard nodig dat wij op 12 januari het debat voeren. Ik hoop dat de Eerste Kamer snel daarna de spoedwet zal goedkeuren, want daarin zijn maatregelen opgenomen die de aanleg van de A74 kunnen bevorderen.

Ik kan de vrees van de heer Roemer wegnemen dat er getornd zou worden aan inspraak over de A74 in het kader van de Wet versnelling besluitvorming wegprojecten. Zowel de inpassing als de inspraak blijven voor de A74 op hetzelfde niveau. Daar zit het dus niet in. Het zit in die doorgeslagen berekeningen, onderzoekslast, et cetera. Op deze punten blijft het zoals het was.

Wij gaan vanavond van overkapping naar overkapping. Ik heb via de media vernomen dat er nu ook een plan is voor een overkapping bij de Zuiderbrug. Ik heb al gezegd dat ik alles op alles zal zetten opdat de A74 tijdig voor de Floriade kan worden geopend. De planning is kritisch, maar nog steeds haalbaar. De nieuwe wetgeving is daarvoor keihard nodig. Ik heb met de regio afspraken gemaakt over de inpassingmaatregelen. Met deze maatregelen wordt aan alle wettelijke eisen voldaan. Op basis van de wet is een overkapping dus niet nodig. Elders op het wegennet zien wij ook plannen voor een overkapping en ik heb al gezegd dat wij ervoor moeten oppassen dat wij in Nederland geen enkele autosnelweg meer kunnen aanleggen.

Ik heb tot nu toe geen enkel plan van Venlo ontvangen. Mij is dus geen enkele basis voor berekeningen van terugverdieneffecten of wat dan ook bekend. Ik zal ook hier zorgvuldig handelen. Ik zie dus eerst de plannen tegemoet voordat ik reageer. Ik heb al wel eerder gezegd dat wij moeten oppassen dat iedere weg in Nederland van een overkapping moet worden voorzien. Je ziet dat in het buitenland ook zelden of nooit. Wij moeten ons aan de wet houden en wij willen zelfs bovenwettelijk gaan om mensen -- ook in Venlo en omgeving -- nog beter te beschermen dan de wetgeving voorschrijft. Laten wij wel oppassen dat iedereen in Nederland direct weer over een overkapping begint te denken, want dit is de zoveelste overkapping die vandaag de revue passeert. Een overkapping is meestal heel erg

duur en soms kan er ook op een andere manier een goede bescherming worden geboden. Dit wordt vervolgd. Ik wacht het voorstel af, want dit is mij alleen via een artikel in Dagblad De Limburger geworden.

Welke maatregelen zullen wij nemen om de overlast bij de Zuiderbrug te voorkomen? Wat willen wij sowieso doen? Ik heb eerder toegezegd dat ik onderzoek zal laten doen naar de mogelijkheid van een geluidwerende voorziening rond de Zuiderbrug. De aanleg van een weefvak maakt het mogelijk op die plaats de gewenste geluidwerende voorzieningen aan te leggen. Dit is een onderdeel van het OTB. Ik heb al gezegd dat ik met het weefvak iets kan forceren waardoor ik de zaak kan aanpakken. Wij hebben gezocht naar een mogelijkheid en ik wil de omwonenden daar op deze manier van een adequaat veiligheidsniveau voorzien. In de richting van mevrouw Roefs zeg ik dat dit de extra stap is die wij zetten. Ik heb vertrouwen in de maatregelen die nu worden genomen.

Dan de Deutsche Freunde. In 2005 is een verdrag met Duitsland gesloten waarin afspraken zijn vastgelegd over de grensoverschrijdende aspecten van het project. Ik heb periodiek overleg met mijn Duitse collega's. Ook komend jaar zal ik met Duitsland overleggen om de bouw van de A74 en de BAB61 verder op elkaar af te stemmen, opdat ook de BAB61 op tijd gereed is. Ik vertrouw erop dat beide weggedeelten ongeveer tegelijkertijd klaar zullen zijn. Ik verwacht dat wij daardoor veel Duitse vrienden zullen kunnen verwelkomen op de Floriade.

De files op de A27, vooral bij de brug bij Gorinchem, staan hoog op elke filelijstje. Ik wil die files zo snel mogelijk van die lijstjes af hebben. Enkele leden hebben gevraagd of deze aanpassing, te beginnen bij de brug, niet nog sneller kan. Ons is gebleken dat een spoorlijn tussen Utrecht en Breda geen alternatief kan zijn voor de verbreding van de A27. Bovendien is het A27-project nu in de MER-fase. Wij hebben het spooralternatief op zijn merites beoordeeld, maar het kan geen alternatief zijn voor het autoverkeer, althans niet in die mate dat er geen verbreding van de weg nodig zou zijn.

Wat staat mij nu voor ogen? Nu wij op het kritische tijdpad zijn aanbeland, ben ik van mening dat het project van de A27 niet mag worden vertraagd. Ik heb de regio gehoord. Gedeputeerde Van Nieuwenhuizen heeft mij nogmaals geschreven en ik heb ik politici gehoord op dit punt. Ook zij waarschuwen voor vertraging en dringen erop aan dat het fileprobleem wordt weggenomen. Ik wil nagaan of de aanpak van de A27-brug als meest urgent knelpunt kan worden versneld. Ik wil onderzoeken of het mogelijk is om het werk zodanig uit te voeren, dat het voor de toekomst mogelijk blijft om een eventuele spoorkruising van de Waal te realiseren. Daarmee houd ik een opening om deze discussie eventueel op een later tijdstip te hernemen. Ik zeg hier wel bij dat ik dit op een zodanige manier wil doen, dat dit niet leidt tot vertraging van het A27-project. De regio spreekt mij hier terecht geregeld op aan. Het mag trouwens ook niet leiden tot een financieel tekort op het

project. Wij moeten voorkomen dat er obstakels zijn die later alsnog een spoormogelijkheid kunnen blokkeren. Ik wil de opening bieden die door sommige van de leden, de heer Cramer voorop, is gevraagd.

Waarom wordt er gekozen voor tol op de A27 in plaats van financiering door het Rijk?

Ik kom toe aan het A4-aquaduct bij Steenbergen. De meerkosten daarvan zijn 15 à 20 mln. Ik heb met de gemeente afgesproken dat Steenbergen zelf 5 mln. financiert, en ik wil het overige benodigde geld inbrengen als het overblijft op de aanbesteding. Ik bereid een dubbele aanbesteding voor, zowel één met een aquaduct als één met een lage brug. Ik streef naar start van de uitvoering in 2010. Rond de komende zomer zullen de resultaten bekend zijn. Ik hoop natuurlijk dat uit de aanbesteding blijkt dat wij het aquaduct kunnen realiseren.

Tegen de heer De Krom zeg ik over de A2 Maasbracht-Geleen het volgende. Dit traject moet structureel worden verbreed. Waar staan wij nu, en hoe staan wij ook met de verbreding tussen Leenderheide en Weert? Ten aanzien van het wegvak Maasbracht-Geleen: ik heb er met de regio voor gekozen om zo snel mogelijk een oplossing te bieden voor de capaciteitsproblemen aldaar. Dit doe ik door spitsstroken in beide richtingen aan te leggen, en ook door maatregelen te nemen op het knooppunt Kerensheide. Inderdaad, nu de A73 begint te functioneren, loopt het daar op de meest gekke momenten vast, soms zelfs midden op de dag om 14.00 uur of om 15.00 uur. Die spitsstroken komen er snel, in twee richtingen, wat goed nieuws is. Versneld, spoedwet, weet u wel! Wat gaan wij nu verder doen? Onderzoek moet uitwijzen wanneer op termijn een verdere capaciteitsuitbreiding nodig is. Dit is met de regio's afgesproken. De eerste helft van 2009 is het bekend. Ik zal met de regio bekijken wanneer die uitbreiding van twee keer drie nodig is, maar ik zeg daarbij dat ik vooralsnog 2016 aanhoud als de datum. Dit is afgesproken in het bestuurlijk overleg.

Ten aanzien van het wegtraject Leenderheide-Weert kan onderscheid worden gemaakt in twee delen. Om te beginnen is dat Leenderheid-Waalre-Valkenswaart, welk traject onderdeel uitmaakt van de spoedaanpak. Dit traject zal worden verbreed met twee keer drie. Verder is dat het traject Valkenswaard-Weert, waarin geen doorstromingsproblemen worden verwacht. Tegen mevrouw Roefs: over de A2 Maasbracht-Geleen heb ik gezegd dat er snel spitsstroken in beide richtingen zullen worden aangelegd, met een verbreding naar twee keer drie in 2016. Wij willen doorpakken met een snelle noodoplossing, gevolgd door een snelle definitieve oplossing.

Zal een vierbaanssnelweg rond de Parkstad voor problemen zorgen? De buitenring is een project van de regio, de provincie Limburg en de gemeenten. Het is daarom allereerst aan de regio om te bepalen wat de meest adequate oplossing is. Ik ben overtuigd van het belang van de buitenring. De Parkstad is een omgeving waarin in de goede katholieke traditie de bewoning van oudsher is geconcentreerd in diverse kleine kerkgemeenschappen.

Dat leidt tot een erg verspreid beeld in het landschap, en op infrastructureel gebied tot een onoverzichtelijke situatie. De buitenring kan daarmee de Parkstad structureel beter ontsluiten en ook concurrerender maken. Ik heb daarom extra geld ter beschikking gesteld, om na heel veel jaren van discussie nu van start te gaan. Hoe men het gaat uitvoeren, is allereerst een zaak van de regio zelf. Uiteraard vindt tussen regio en Rijkswaterstaat afstemming plaats om tot een goede oplossing voor het probleem te komen.

De heer De Krom sprak over het knooppunt N59 Hellegatsplein. Dit staat niet in het MIRT; hij vroeg of er nog initiatieven zijn te verwachten op dit punt. In 2007 heb ik met de regio een verkenning afgesproken voor de N57/N59 tussen de Oosterscheldekering en het Hellegatsplein. Die toezegging staat. De verkenning is dan ook opgenomen in de verkenningentabel van het MIRT. Ik wil de verkenning echter pas starten als er reëel zicht is op uitvoering, vooral in financiële zin, welk zicht er op dit moment niet is. Daarom monitor ik jaarlijks bij de opstelling van het MIRT op welk moment die toegezegde verkenningen kunnen starten.

Hoe worden de kosten van de tunnel onder het kanaal Gent-Terneuzen verdeeld? Op verzoek van Vlaanderen wordt de tunnel gerealiseerd, uitgaande van een mogelijke toekomstige verbreding en verdieping van het kanaal. Daardoor wordt de tunnel dieper aangelegd, en zal hij ook langer worden. Vlaanderen zal de meerkosten hiervan, ongeveer 25 mln., voor haar rekening nemen. De overige kosten van de tunnel worden betaald door Verkeer en Waterstaat en de regio.

Kan de spoorverbetering Groningen-Maastricht via Utrecht worden verkort door gebruik te maken van de Maaslijn? De heer Roemer vraagt regelmatig aandacht voor de Maaslijn: de spoorverbinding tussen Nijmegen en Roermond, via Venlo. Deze lijn heeft onlangs de nodige aandacht gekregen in het kader van de quickscan van decentrale spoorlijnen die staatssecretaris Huizinga heeft laten uitvoeren. In de Mobiliteitsaanpak heeft de staatssecretaris 90 mln. gepresenteerd, om de punctualiteit en de betrouwbaarheid van dit soort lijnen op korte termijn te vergroten. Daarmee gaan wij nu aan de slag. Ik weet dat de heer Roemer graag ziet dat de Maaslijn, nu een enkelspoorlijn, wordt verdubbeld. Hiervoor wordt in het Spoorplan van de SP nadrukkelijk gepleit. Hij vraagt om een nadere schriftelijke reactie op het voorstel van de SP voor de decentrale lijnen, waaronder de Maaslijn. Ik zeg die reactie nogmaals toe.

Als de zuidelijke provincies de verbeteringen in de ATB-verbeterde versie willen voorfinancieren om zodoende het aantal stoptonenende seinpassages terug te dringen, levert dat dan een substantiële bijdrage aan de spoorwegveiligheid, vroeg mevrouw Roefs. In mijn brief van 14 juli van dit jaar heb ik aangegeven dat 1159 seinen worden voorzien van ATB-vv. Deze seinen zijn geselecteerd omdat bij deze aanleg van ATB-vv de grootste bijdrage levert aan vergroting van de verkeersveiligheid. Zeker 100 daarvan zijn in overleg

met de zuidelijke provincies geselecteerd op de Brabantroute, met name vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over deze route. Inmiddels zijn deze 100 seinen opgenomen in het ATB-programma, en gefinancierd uit het budget voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Voorfinanciering door de zuidelijke provincies is hierbij dus niet aan de orde. Zoals ik de Kamer heb toegezegd, zal ik 2009 een kosten-/batenanalyse over de meerwaarde van verdere implementatie van ATB-vv naar de Kamer sturen. Op basis van de resultaten daarvan kan worden bepaald, in hoeverre een mogelijke optionele extra voorfinanciering door provincies doelmatig en zinvol is.

Ik ga nog even terug naar Breda-Utrecht, ligthrail. Ik heb zojuist gezegd dat ik bereid ben te kijken hoe wij de brug zo kunnen aanleggen dat in de toekomst een spoorvoorziening niet onmogelijk wordt. Ik heb op die manier een opening willen bieden. Dat klinkt aantrekkelijk, maar voor lightrail moeten wij ons realiseren dat de afstand heel groot is: 75 kilometer. Dan klinkt het wel aantrekkelijk, maar over zo'n afstand is het een weinig aantrekkelijk alternatief. Als er ooit OV komt, zal het waarschijnlijk een gewone spoorlijn zijn, maar op dit moment zijn de kosten erg hoog en de baten erg laag. Daar komen wij nog op terug. Ik vraag in dit verband de heer Cramer of het goed is dat ik de vragen die hij heeft gesteld in zijn notitie op korte termijn schriftelijk zal beantwoorden. Ik zie dat dat het geval is.

Ik kom toe aan de verbinding Roosendaal-Antwerpen, goederen per spoor, het project-Vera. Dit project, met nog niet bestemde middelen van 200 mln., lijkt op dit moment niet voldoende urgent, omdat de hiervoor benodigde medewerking van België niet aanwezig is. Verder is de planstudie al van Belgische zijde afgebroken. Tevens tonen de beschikbare prognoses niet voldoende urgentie. Op dit moment is er voor Vera dus geen budget meer beschikbaar, en is het project vervallen. Maar tijdens het MIRT-overleg is in dit verband gesproken over Vesa, een aftakking van de spoorlijn naar Vlaanderen, de verbinding Zeeland-Antwerpen. Ik heb het hier ook over gehad toen ik bij de opening van de Sloelijn in Zeeland met de Commissaris aldaar sprak, en ook de eerste man van ProRail was daarbij aanwezig. Wij hebben toen afgesproken dat er binnen enkele maanden overeenstemming zal zijn over de feiten, en dat beelden zullen worden gewisseld over nut en noodzaak van Vesa, zowel kwantitatief als kwalitatief. In het voorjaarsoverleg kan dan een besluit worden genomen of een verkenning mogelijk en wenselijk is. In dit verband is ook weer de opstelling van België van belang. Mij is een dikke maand geleden in Zeeland door Bert Klerk verteld dat hij de hoop heeft dat België op dit punt zal aanhaken. Ik hoop dat het goed komt, want het is een beetje zot dat je vanuit Zeeland eerst richting Kijfhoek moet om dan weer terug te gaan naar België.

De IJzeren Rijn. Ik was, ben en blijf voorstander van het A52-tracé. In de onderhandelingen met Belgie, Duitsland en Nordrhein-Westfalen heb ik daarvoor zo'n 100 mln. extra op tafel gelegd. Bij de Transportraad van vorige week sprak ik Wolfgang

Tiefensee, de Duitse minister van vervoer. Hij zei mij: als België zou doen wat jullie hebben gedaan, zullen wij misschien mogelijkheden zien die extra stap te zetten. Daaruit kun je twee dingen afleiden. Duitsland is zeer tevreden met wat wij geboden hebben, waarin wij echt heel ver zijn gegaan. Verder, ik blijf optimist: als er nog eens een signaal komt uit België sta ik daarvoor altijd meer dan open. Mijn aanbod blijft staan. Dat mag een worst voor Duitsland en België zijn om alsnog met mij tot een goed aanbod te komen en eenzelfde stap te zetten. Op dit moment zie ik onvoldoende beweging om het gat te dichten. België heeft daarop geconstateerd dat het verder gaat met de tussenvariant: om Roermond heen en onder de Meinweg. Er is geen reden om te wachten met eventuele projecten in de omgeving van de IJzeren Rijn. Voor die tussenvariant van de IJzeren Rijn is een actueel ontwerp beschikbaar. Afstemming hierover met ProRail kan gewoon plaatsvinden. Maar mijn aanbod voor de 52 blijft staan, dus ik hoop dat men alsnog wil happen. Ik zeg dit ook, via andere kanalen, richting mijn zeer gewaardeerde gesprekspartners in onze buurlanden. Mijn aanbod staat, en wie weet kunnen andere partijen alsnog een stap zetten om het gat te dichten.

De heer Roemer vroeg wanneer hij antwoord krijgt op zijn vraag over lange sluitingstijden bij overwegen, zoals bij een overweg in Gilze-Rijen. Op 24 oktober van dit jaar heb ik aan uw Kamer mijn schriftelijke reactie gestuurd op het veiligheidsplan inzake spoorwegovergangen van de SP. Daarin heb ik aangegeven dat ProRail op mijn verzoek hiernaar een landelijk onderzoek doet, dat naar verwachting medio 2009 is afgerond. Ik zal de Kamer zodra ik dat onderzoek heb stante pede informeren. Het spoorwegemplacement Venlo is een langlopend verhaal. In een vorige periode is besloten dat het niet zal worden verplaatst, tenzij alsnog blijkt dat niet aan de normen wordt voldaan. Op dit moment is er geen reden dat emplacement uit te plaatsen, want alle activiteiten aldaar voldoen aan de eisen van de milieuvergunning, en dus ook aan de wettelijke normen op het gebied van externe veiligheid. Het gemeentebestuur van Venlo zelf heeft mij dit recent in een brief bevestigd. Het college van B&W zegt hierover in een persbericht “het college laat in vervolg op een motie van de raad nu een verkenning opstellen voor gebiedsontwikkeling van de spoorzone. Verplaatsing is niet meer aan de orde. Noodzaak en wenselijkheid hiervan zijn onderzocht door het Rijk, de NS en ProRail. De conclusie van het onderzoek is dat het in Venlo voor de veiligheid niet hoeft. ProRail heeft ook geen wensen in die richting, en in Venlo zijn er geen plannen iets met het gebied te gaan doen, mocht het zover komen.” Daarmee is verplaatsing van het spooremplacement op dit moment niet aan de orde. De gesprekken met de gemeente op dit punt zijn altijd in zeer goede sfeer verlopen.

Kan station-Maarheeze echt niet eerder open? Waarom is die planning nu pas duidelijk geworden? Zoals onlangs in de schriftelijke beantwoording op Kamervragen is aangegeven, is de opening voorzien voor mei 2010. Eerdere opening is door gemeente, provincie, stadsgewest en spoorsector niet gewenst, vanwege langdurige buitendienststelling

die dat met zich mee zou brengen. Op dit punt heeft men in de regio een weloverwogen keuze gemaakt, en ik heb niet direct aanleiding daarin verandering aan te brengen. Het is vooral de ruimtelijke procedure die maatgevend is voor de planning, want dat blijkt nu achterhaald door de keuze van de betrokken partijen om te kiezen voor de openstelling in mei 2010. De planstudie is recentelijk afgerond. Als gevolg van de noodzakelijke extra railtechnische uitwerking, het plaatsen van wissels en het verplaatsen van bovenleidingen was meer tijd nodig dan aanvankelijk ingeschat.

De heer Roemer vroeg naar spoorwegovergangen, naar aanleiding van de motie-Verbugt. Voor zover ik weet, gaat deze motie over het onnodig lange sluiten van overwegen. Op dat punt kan ik toezeggen dat ik naar aanleiding van het SP-rapport over overwegen de Kamer medio 2009 zal rapporteren over de uitkomsten van een onderzoek van ProRail hiernaar. Dit zal onverwijld worden doorgestuurd. De heer Van der Staaij sprak over de Valleilijn. Daarop rijden acht treinen per uur, maar hoe kan het dat dat toch nog over onbeveiligde overwegen gaat? Het kan zijn dat er onbeveiligde overwegen zijn, maar het is dan zeer waarschijnlijk een weinig gebruikte overweg, soms ook wel een particuliere overweg genoemd. Daarvan zijn er meerdere in Nederland. Het hoeft dus geen onveilige situatie te zijn, omdat er zo weinig verkeer is dat oversteekt. Ik zeg toe dat ik dit punt meeneem in mijn schrijven aan ProRail, medio 2009.

De heer **Roemer** (SP): Wilt u er ook op ingaan dat er al een budget uit 2002 was, uit het programma verbetering veiligheid overwegen, waarin is afgesproken dat in 2007 alle onbeveiligde openbare overwegen zijn beveiligd met ali's? Wat is met dat geld gebeurd?

Minister **Eurlings**: Het budget is op, wordt mij zojuist gemeld. Ik zal aangeven waaraan dat is besteed.

De heer **Roemer** (SP): Met alle respect: als afspraken worden gemaakt, en daar kan niet aan worden voldaan, dan ga ik ervan uit dat de Kamer daarover in 2007 is geïnformeerd of had moeten worden. Graag hiermee serieus omgaan. Dit kan natuurlijk niet!

Minister **Eurlings**: Ik ga daar serieus mee om. Alle onbewaakte spoorovergangen in het hele land zouden verdwijnen; ik informeer de Kamer daar nader over. Volgens ons is het in lijn met de gemaakte afspraken. Dat laat ik aan uw inschatting over, als wij u hierover schriftelijk hebben bericht.

Hoe wordt het prijsbeleid precies onderzocht? Eerst maak ik enkele algemene opmerkingen. Bij de totstandkoming van het investeringspakket, voortvloeiend uit de Nota mobiliteit is het effect van prijsbeleid al meegewogen. Dat heeft ertoe geleid dat het

investeringspakket 7 mld. lager is uitgevallen. Het toenmalige kabinet heeft zich aan dat investeringspakket en alle MIRT-projecten die erachter zitten, gecommitteerd en de Kamer heeft daarmee ingestemd. In de Nota mobiliteit valt te lezen dat bouwen, benutten en beprijzen en de verbetering van het OV alle samen nodig zijn om de bereikbaarheid in Nederland te verbeteren. Bovendien is in de Nota mobiliteit opgenomen dat beprijzing niet in de plaats van bouwen komt, maar als een aanvulling daarop. Het coalitieakkoord onderschrijft die uitgangspunten. Vorig jaar heb ik onderzocht welke knelpunten er nog zijn na aanleg van het MIRT-planstudieprogramma en de invoering van beprijzing. Recente prognoses uit de Mobiliteitsaanpak hebben laten zien dat het wegverkeer, met name de files, harder groeien dan ten tijde van de Nota mobiliteit werd gedacht. De problemen zijn dus niet kleiner, maar eerder veel groter. Daarbij is de aanleg van de extra rijstrook op de hoofdwegen al meegenomen. Maar de verwachting is dat ondanks deze investeringen de reistijdverliezen verder zullen toenemen. Zonder de geplande aanleg van de wegen uit het MIRT, inclusief spits- en plusstroken, waarvoor wij even hard gaan, zullen de reistijdverliezen met 38 tot 60% kunnen toenemen, en dat is gigantisch. Ik wil dus voor het investeringspakket dat hoort bij de Nota mobiliteit niet de volgorde omdraaien door eerst uit te gaan van beprijzen en dan te gaan bouwen, zoals soms wordt geopperd. De balans tussen bouwen, beprijzen en benutten is het uitgangspunt van de Nota mobiliteit over vele jaren heen, en dat is ook het coalitieakkoord.

In het wetsvoorstel versnelling besluitvorming wegprojecten hebben de ministers van VROM en ikzelf voorgesteld, bij 30 projecten die onder de Spoedwet vallen geen prijsbeleid te onderzoeken. Het gaat hier om projecten op grote filelocaties, met uitbreidingen die te zeker nodig zijn. Daarover is geen twijfel. Prijsbeleid meenemen in deze studies zou deze wegverbredingen onnodig vertragen, en is daardoor gewoon niet zinvol. Het zijn wegverbredingen waarover al lang wordt gesproken. Bij deze projecten willen wij nog deze kabinetsperiode de schop in de grond, dus nog voor de introductie van prijsbeleid in de brede zin. Bij MIRT-projecten die niet onder de Spoedwet vallen en de MIRT-verkenningen onderzoek ik prijsbeleid door een gevoeligheidsanalyse. Het beeld dat ik prijsbeleid niet zou meenemen in planstudies is dus niet correct. Mevrouw Roefs vroeg hier terecht naar bij de pakketstudies Utrecht. Prijsbeleid wordt meegenomen als gevoeligheid op de ontwikkeling van de verschillende projectalternatieven. Bij het onderzoeken van prijsbeleid heb ik het wegennet in het jaar 2020 als aangelegd verondersteld, behalve het project dat nog in onderzoek is. De vraag is dan, of er een verkeersknelpunt is en zo ja, kijk ik naar de mogelijke infrastructurele oplossingen. Vervolgens heb ik het veronderstelde wegennetwerk in 2020 compleet gemaakt met een projectalternatief of de alternatieven. Daarna wordt op dat complete netwerk de basisheffing toegepast. Op plaatsen waar in het netwerk alsnog files zijn te verwachten, waarbij ik uitga van een IC-verhouding boven de 0,8%, wordt ook

nog eens spitsheffing toegepast. Dit doe ik om te kijken of er niet te veel stroken worden aangelegd. Hiermee anticipeer ik nadrukkelijk op de invoering van het prijsbeleid, maar ik ga wel uit van bouwen en beprijzen. Zo is het prijsbeleid bij alle MIRT-projecten benaderd.

Naar aanleiding van het advies over de A6 en de A9 van de commissie-MER heb ik de Kamer laten weten dat advies heel serieus te nemen, en overleg met experts te zullen voeren. Als gevolg daarvan onderzoek ik op dit moment hoe ik het advies van de commissie-MER kan verwerken in de methodiek voor het meenemen van de beprijzing in planstudies. Ik zal daarbij rekening moeten houden met de stapsgewijze invoering van beprijzing tot 2016, zoals in de deterministische planning voorzien. De ministers van VROM en ikzelf stellen daarbij wel als voorwaarde dat het onderzoeken van prijsbeleid niet tot vertraging van de projecten mag leiden. Wij willen versnellen, zeker in deze economisch moeilijke tijd, en geen aanleiding geven tot vertraging. De minister van VROM en ikzelf hebben in de nota van wijzigingen bij het wetsvoorstel versnelling besluitvorming projecten aangegeven dat wij de Kamer in het eerste kwartaal van 2009 per brief nader zullen informeren over de wijze, waarop wij beprijzing in planstudies meenemen. Wij komen daar dus uit-en-ter-na op terug. In die brief ga ik in op de referentiesituatie, en op gevoeligheidsanalyses.

Voorzitter. Ik denk dat ik de vragen van de Kamer in den brede heb beantwoord.

Mevrouw **Agema** (PVV): Ik had nog wat vragen.

De **voorzitter**: De minister krijgt eerst nog de gelegenheid in te gaan op de amendementen. Daarna krijgt ieder van u nog de gelegenheid een korte aanvullende vraag te stellen.
**

Minister **Eurlings**: De heer De Krom stelt met de amendementen op de stukken nrs. 25 tot en met 29 en 32 tot en met 39 voor, budget toe te voegen aan de artikelen 11, 12 en 13. De dekking geschiedt op grond van de amendementen op de stukken nrs. 47 en 49. Hij wil ruim 700 mln. uittrekken voor knelpunten, met name op de wegen. De dekking: 500 mln. uit OS, 140 mln. uit Anders betalen voor mobiliteit, 22,9 mln. uit FES, kennis en innovatie, 40 mln. uit het Actieplan spoor en 4 mln. door de verkoop van het LEF, het futurecentrum RWS. De heer De Krom schat de marktwaarde van het LEF ook in deze moeilijke economische tijden op 4 mln., wat aangeeft dat hij daarin toch het nodige ziet. Ik ben blij met elke toevoeging van budget aan mijn begroting. Daarmee wordt immers onderstreept dat ambities en urgentie op dit beleidsterrein groot zijn. Maar ik moet deze amendementen ontraden. Ten eerste omdat een groot deel van de dekking wordt ingevuld door het onttrekken van middelen aan een ander departement, zijnde OS. Los van de inhoudelijke vragen die je hierbij kunt stellen – in het interruptiedebatje kwamen ze over en weer behoorlijk aan de orde

– wil ik alleen ten formele zeggen dat gelet op de substantiële omvang, dit neerkomt op een aanpassing van de koers van het kabinet, zoals vastgelegd in het coalitieakkoord. Daarnaast worden alle middelen voor 2009 weggehaald bij Anders betalen voor mobiliteit, waardoor de uitvoering van dit prioritaire project in gevaar komt. Ook stelt hij voor, middelen te onttrekken aan het Actieprogramma spoor, waardoor het kabinet de ambities van het Programma hoogfrequent spoor en de groei van 5% op het spoor eveneens in gevaar ziet komen. Ten slotte ontraad ik middelen aan het FES te onttrekken ten laste van kennis en innovatie. Investeringen daarin zijn immers van belang voor de toekomst van onze economie. De heer De Krom wil voor ruim 600 mln. knelpunten aanpakken en een aanzet geven voor het oplossen van veertien knelpunten in het wegennet. Aanzetten zijn mooi, maar kon het maar voor dit bedrag. De knelpunten die worden genoemd, vragen om dure maatregelen die bij lange niet met de voorgestelde middelen kunnen worden gerealiseerd. De amendementen zijn op zich gedekt, maar de maatregelen die gevraagd worden, zijn zeer zeker niet volledig gedekt. Wij komen budget tekort om het echt te gaan doen. Bij een aantal amendementen lopen wij vooruit op de discussie.

Het amendement op stuk nr. 25 ontraad ik. Mij is bekend dat het project N61 Hoek-Schoonendijk enigszins financieel onder druk staat, waarbij het inderdaad gaat om circa 10 mln. Ik vind het te vroeg om te constateren dat het budget omhoog moet. Ik heb in mijn algemene opmerkingen al dingen gezegd die een nee voor al die amendementen inhoudt.

Het amendement op stuk nr. 26 ontraad ik eveneens. De daarin genoemde weg is in beheer bij de provincies. Ik heb vernomen dat het nieuwe college van GS van Utrecht deze weg wil opwaarderen. Ook heb ik van Noord-Holland vernomen dat men daar een vervolgstudie voor het tracé in Utrecht tussen de Amstel en de A2 is begonnen. Inhoudelijk is mij geen nadere informatie bekend, al schat ik de kosten van de inpassing nabij de Vinkeveense Plassen hoog in. Wellicht komt hier een tunnelvariant naar boven die meer dan 1 mld. kan kosten. Ik raad het voorstel op voorhand af.

Het amendement op stuk nr. 27: in 2008 en 2009 wordt de top-20 van minst veilige parkeerplaatsen langs het hoofdwegennet aangepakt op basis van licht en zicht. Op dit moment vallen de A56 Mookerheide en de A76 Heerlen niet binnen deze top-20, die samen met de wegvervoersector en verzekeraars is opgesteld, op basis van cijfers van de politie. Dat wil echter niet zeggen dat ze niet belangrijk zijn. Wat doen wij op de korte termijn? Die twintig plekken worden aangepakt. Daar komt bij dat wij nog pilots uitvoeren. Zo gaan wij het grensemplacement Venlo uitbreiden en aanpassen. Er komt camerabewaking op diverse parkeerplaatsen langs de A67, en er komen schonere en veiliger parkeerplaatsen op het Lonnekermeer, inclusief camera's. Alleen al Venlo krijgt er vele miljoenen bij. Wij hebben echt ver willen gaan. Wat is nu van belang? Dit betekent heel veel: in één jaar twintig plaatsen aanpakken met licht en zicht, dan op een aantal plaatsen cameratoezicht. Wij willen

dat nu graag eerst afmaken, om op basis van die ervaring te kijken hoe wij doorpakken. Zowel als overheid, alsook in het kader van het Autohofconcept, waarin wij samen met de private sector iets verder van de autoweg af echt beveiligde parkeerplaatsen voor trucks kunnen realiseren. In overleg met de politie, de vervoerders en de beheerders van de faciliteiten op de terreinen zal de ontwikkeling van de criminaliteit op de top-20 parkeerplaatsen en de ervaringen met de ingezette pilots worden geëvalueerd. De uitkomst zal ik de Kamer laten toekomen, waarna ik op basis daarvan willen kijken hoe wij meer gaan doen. Dat er meer nodig is, daarin heeft de heer De Krom gelijk, maar het is niet goed om daarop vooruit te lopen.

Het amendement op stuk nr. 28: ook dit amendement moet ik ontraden. Mijn voorganger heeft aangegeven dat zij het niet nodig vindt, tenzij wettelijk noodzakelijk vanuit milieunormering. Het alternatief wordt wel meegenomen in de lopende planstudie, maar een tunnel wordt geraamd op ten minste 250 mln. extra ten opzichte van een brug. Ik streef ernaar, eerst een oplossing te vinden binnen het taakstellend budget, dat nu 761 mln. is, inclusief een bijdrage van de regio van 112,5 mln., en de inkomsten uit een vorm van beprijzing ten bedrage van 262,5 mln.

De 80 mln. voor de IJzeren Rijn in Weert: hier is een financieel amendement prematuur, en misschien, hoe goed bedoeld ook, ook wel ongewenst op dit moment, aangezien ik aan de vooravond sta van mijn onderhandeling met België over de kostenverdeling. Laat ik die discussie maar eens stevig aangaan, zeg ik vriendschappelijk tegen onze zuiderburen. Zij hebben groot belang bij deze lijn, en de Kamer weet wat de arbitrage op dit punt heeft gezegd. Wij zullen hierover moeten onderhandelen. Uiteraard zal ik zorgen voor een fatsoenlijke oplossing in Weert, net als ik dat zal doen op het gehele tracé in Nederland. Wordt vervolgd.

Het amendement op stuk nr. 30: 10 mln. voor een bypass-Kampen als toevoeging aan Ruimte voor de rivier. Het is van belang dat wij eerst goed inzicht hebben in de mogelijke consequenties van een hoger IJsselmeerpeil. Dit is onderdeel van het advies van de Deltacommissie voor de effectiviteit van de bypass-Kampen. Ruimte voor de rivier voert hiernaar een quickscan uit. Daarnaast wordt de financiële haalbaarheid van het plan IJsseldelta-zuid uitgewerkt door Rijk en regio gezamenlijk. Op basis van deze trajecten verwacht ik in het voorjaar in samenspraak met VROM een beslissing te nemen over het al dan niet omwisselen van de zomerbedverdieping en de bypass. Ik ontraad het amendement.

Het amendement op stuk nr. 32: dit project zit in het begin van de MER-fase. Wij weten nog niet wat de beste oplossing is, er is nog geen voorkeursalternatief, er zijn dus nog geen kosten bekend. Het gaat niet alleen om de brug, maar ook om de toeleidende wegen. Ik dien om de dekking, maar ook om de fasering dit amendement daarom te ontraden.

Het amendement op stuk nr. 33: hierbij gaat het om een weg die volgens

verkeersanalyses alleen regionaal verkeer faciliteert. Er zijn procesafspraken gemaakt met de gedeputeerde: wij gaan een stapsgewijze en gefaseerde uitvoering van het onderzoek doen, en bezien welke rijksbijdrage daarbij gepast is. Ook dit amendement ontraad ik. Maar nogmaals: al die amendementen zijn zodanig gedekt dat wij ze niet kunnen steunen.

Het amendement op stuk nr. 34: de heer De Krom reserveert 80 mln. Ik onderschrijf het belang van de problematiek aldaar. De integrale verkenning Holland Rijnland is één van de absolute speerpunten in de mobiliteitsaanpak, inmiddels ook opgenomen in Randstad Urgent. Ik heb dan ook nadrukkelijk de intentie mee te investeren in de Rijnlandroute. Deze route kan echter niet los worden gezien van de diverse ontwikkelingen in de regio, waaronder de A4 en de A44, en de noodzaak te parallelliseren. De hoogte van de bijdrage kan ik pas vaststellen als duidelijk is, welke maatregelen nodig zijn. Komend jaar krijgen wij hierin meer inzicht. Op basis daarvan kunnen wij besluiten nemen. Ik ontraad het amendement op stuk nr. 34.

Het amendement op stuk nr. 36: ik ontraad dit amendement. Ik heb met Steenbergen afgesproken dat de gemeente zelf 5 mln. financiert. Als resterende budgetten overblijven bij de aanbesteding, zal ik bijleggen. Ik bereid de aanbesteding voor, en ik wil eerst deze weg bewandelen met de regio.

Ook het amendement op stuk nr. 37 ontraad ik. Opwaardering van het daarin genoemde traject past inderdaad in de hogere ambities op de langere termijn, zoals aangegeven in de Mobiliteitsaanpak. Ik heb al gezegd dat met de regio in het bestuurlijk overleg is afgesproken dat een marsroute wordt uitgestippeld om gefaseerd naar een totale 35 toe te groeien. Verder heb ik gezegd dat ik bereid ben, als de regio de 50% financiert, 50% te financieren. Ik wil daarop niet vooruit lopen met een amendement, ook gelet op de dekking. Dat komt nationaal terug in het voorjaarsoverleg.

Het amendement op stuk nr. 38: in het bestuurlijk overleg zijn afspraken gemaakt over zo'n 50 mln., 13 mln., 34 mln. en 5 mln. aan bijdrage van de regio. Vooralsnog zijn deze middelen voldoende. De regio doet nu een planstudie, die afhankelijk van de keuze tussen de 400 en 800 mln. kost. Dat zijn totaal andere bedragen dan de 100 mln. Op dit moment moeten wij bepalen wat onze prioriteit is. Een stapsgewijze benadering is afgesproken, maar met de eerste 50 mln. kunnen wij voor de korte termijn de nodige nood lenigen.

De **voorzitter**: Wij zijn toe aan de tweede termijn, waarbij ik het Kerstregime wil toepassen: alleen het indienen van moties.

**

Mevrouw **Agema** (PVV): Er ligt nog een aantal onbeantwoorde vragen bij het laatste blok. Wat doen wij daarmee?

De **voorzitter**: Wellicht is het handig dat schriftelijk te doen.
**

Mevrouw **Agema** (PVV): Het kan zijn dat ik net naar het toilet was, en dat de vragen wel beantwoord zijn. Bij de beprijzing heb ik een heel concrete vraag gesteld: klopt de schatting dat de beprijzing €600 per maand per 12000 kilometer per jaar gaat kosten en zo nee, waarvan kunnen wij dan wel uitgaan? Over de waterkering heb ik gevraagd uit te leggen, waarom de levensduur daarvan terugloopt door klimaatverandering. Ook over ontsnippering heb ik een vraag gesteld.

De **voorzitter**: Voor zover ik weet, is de minister op een aantal vragen ingegaan. Misschien is het goed om aan de hand van het verslag nader vast te stellen welke vragen niet zijn beantwoord, welke vragen de minister dan schriftelijk beantwoordt.

Ik geef de gelegenheid voor het indienen van moties.
**

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de antwoorden die hij heeft gegeven. Misschien kan hij de komende maanden een brief schrijven over tol? Daar zit namelijk een aantal onduidelijkheden in, in relatie tot de voortgangsrapportage Anders betalen voor mobiliteit.

Ik wil de volgende drie moties indienen.

*M

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat rond Delfzijl grootscheepse ruimtelijk-economische investeringen worden gerealiseerd;

van mening, dat deze ontwikkeling een goede ontsluiting noodzakelijk maakt;

verzoekt de regering te onderzoeken hoe, samen met de regio, de tweede fase van de verbreding van de N33 opgenomen kan worden in het MIRT en met een concrete planning van de bijbehorende tijdspanne, kosten en cofinanciering te komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 48 (31700-A).

**

*M

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat in het regeerakkoord eventuele Schiphol-dividenden zijn bestemd voor projecten ter ontsluiting van de Noordvleugel, waarvoor de besluiten reeds genomen en financieel gedekt zijn;

verzoekt de regering een mogelijk extra Schiphol-dividend bij voorkeur in te zetten voor de N23 en een nieuwe zeesluis bij Umuiden, beide met cofinanciering door de regio,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Koopmans en Cramer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 49 (31700-A).

**

*M

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de verkeersonveiligheid en de congestie op de N35 tussen Nijverdal en Wierden de afgelopen jaren sterk is toegenomen;

constaterende, dat de regio zelf een plan heeft ontwikkeld dat voorziet in aanpassing van deze weg;

constaterende, dat er op dit moment onvoldoende rijksbijdrage beschikbaar is voor aanpassing van dit deel van de N35;

verzoekt de regering om mede op basis van het regioplan en cofinanciering door de regio tot een plan van aanpak voor de N35 tussen Nijverdal en Wierden te komen, hiervoor de benodigde middelen vrij te maken en de Kamer hierover te informeren bij de voorjaarsnota,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie wordt voorgesteld door de leden Koopmans en De Krom. Naar mij blijkt wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 50 (31700-A).

**

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Er ligt nog een amendement van mijn hand om 5 mln. naar de fly-over bij Aalsmeer te brengen. De minister heeft daarvan gezegd dat dat is geregeld. Ik ga dat amendement wijzigen, zodat dat ook beschikbaar is voor de N35, dan heeft hij naast de bestaande 6 mln. er nog 5 mln. extra bij, op weg naar een volledige oplossing.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter, geen motie(s), maar ik wil nog wel wat zeggen.

De **voorzitter**: Ik heb aangegeven dat het Kerstregime geldt.

**

De heer **De Krom** (VVD): Is er dan geen tweede termijn?

De **voorzitter**: Nee. Er worden alleen moties ingediend. Maar als u de commissieleden en de bewindslieden dank wilt zeggen, omdat het hier uw laatste keer is, krijgt u het woord van mij.

**

De heer **De Krom** (VVD): De minister zegt terecht dat die 700 mln. leidt tot een substantiële aanpassing van het kabinetsbeleid. Ja, precies, dat was ook de bedoeling. Vooruitlopen op

de discussie? Ja, inderdaad, dat was ook de bedoeling. Rekening rijden een essentieel deel van het kabinetsbeleid? Daar schiet het dwars doorheen. Ja, dat was ook de bedoeling. En dat esoterisch centrum was door het CPB voor 4 mln. ingeschat, dus dat klopt ook. Inderdaad, de VVD maakt andere keuzes dan het kabinet, en het was precies de bedoeling dat te laten zien. Ik handhaaf al mijn amendementen, en weet natuurlijk wat daarmee tijdens de stemmingen gaat gebeuren. Misschien heeft de minister nog suggesties voor andere dekking, of waar het geld dan wel vandaan moet komen, die hoor ik dan graag. Misschien kan hij mij alvast het schema voor volgend jaar laten zien, wanneer er vanuit de coalitie allerlei voorstellen komen die in volstrekt in lijn en in geest zijn met de door mij ingediende amendementen, waar de coalitie tegen gaat stemmen.

Ik dank de collega's voor de prettige samenwerking de afgelopen twee jaar. Dit is voorlopig – ik zeg dat er uitdrukkelijk bij -- mijn laatste optreden in de vaste commissie Verkeer en Waterstaat. Af en toe hadden wij stevige debatten, dat hoort er ook bij, maar ik heb ervan genoten. Ik heb het met volle inzet en plezier gedaan. Ook de minister dank ik, natuurlijk niet voor zijn vreselijk slechte beleid, maar wel voor de manier waarop hij met de Kamer de discussie aangaat.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik wil eerst opmerken dat wij in eerste termijn niet al onze tijd hebben opgebruikt en dat wij die nu kwijtraken. Ik vind dat wij daar in een procedurevergadering op terug moeten komen. Ik vind het ook goed, het hier genoemd te hebben.

Ik dank de minister voor de uitgebreide beantwoording. Ik zal mij nu verder beperken tot het indienen van een vijftal moties. Een motie zou eigenlijk door het CDA worden ingediend, maar gezien de ondertekening en de afwezigheid van de heer Atsma dien ik haar in.

*M

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de bestaande brug in de A6 tussen Joure en Emmeloord aan vervanging toe is en door het drukke verkeer op zowel water als weg een knelpunt in de doorstroming vormt;

overwegende dat de regio het plan steunt om de brug door een aquaduct te vervangen

waardoor mede de doorstroming op de A6 verbeterd wordt;

overwegende dat de aanleg van een aquaduct tot een forse daling van de onderhoudskosten voor het Rijk leidt ten opzichte van een brug;

verzoekt de regering, te bezien hoe bij de vervanging van de brug in de A6 tussen Joure en Emmeloord, met cofinanciering door de regio, een aquaduct aangelegd kan worden in plaats van vervanging door een nieuwe brug,

verzoekt de regering, daarbij de hieruit volgende daling van de onderhoudskosten voor het Rijk in de rijksbijdrage aan de meerkosten van een aquaduct ten opzichte van de kosten van vervanging door een nieuwe brug te verdisconteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Cramer en Atsma. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 51 (31700-A).

**

*M

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Zwolle-Almelo in de quickscan regionaal spoor is aangewezen als prioritair traject voor de korte termijn, maar dat in de gebiedsgerichte uitwerking staat dat er misschien geen geld voor is;

overwegende dat deze spoorlijn de komende drie jaar wordt onderbroken door de werkzaamheden aan de traverse Nijverdal;

verzoekt de regering:
- quick-wins en overlastgevende maatregelen op deze corridor zoveel mogelijk al te nemen tijdens de werkzaamheden in Nijverdal, zodat er na de heropening een beter treinproduct is;
- volledige spoorverdubbeling en elektrificatie van Zwolle-Wierden te onderzoeken in een

integraal MIRT-project met de verdere opwaardering van de N35, waarover de minister in 2009 wil besluiten,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 52 (31700-A).

**

*M

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in vervolg op de motie-Cramer/Haverkamp (30800-A, nr. 76) een ov-tunnel voor de Zuidtangent in Amstelveen is onderzocht, naast de A9-tunnel die in de toekomst ook te benutten is voor een metro- of lightrailverbinding;

overwegende dat de Zuidtangent over de rest van het tracé vrijwel overal over een vrije baan beschikt;

overwegende dat een tunnel toekomstvast is en aansluit bij de ontwikkeling van de nieuwe ov-knoop Amstelveen (doorgetrokken Noord-Zuidlijn) en het geplande hov langs de A9 bij Badhoevedorp;

verzoekt de regering, in overleg te gaan met de regio over gezamenlijke financiering van de ov-tunnel en de ov-knoop in Amstelveen en de Kamer hierover binnen een jaar te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Cramer en Vermeij. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 53 (31700-A).

**

*M

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de spoorsector in Ruimte op de Rails voor de variant 6/6 voorstelt om 4 snelle treinen per uur te laten rijden tussen Den Haag en Eindhoven via de HSL-Zuid;

overwegende dat HSA exclusieve rechten heeft op de HSL-Zuid en NS op het kernnet;

constaterende dat er voor het grensoverschrijdend spoorvervoer op een aantal lijnen wordt gewerkt met onderlinge exploitatieovereenkomsten;

overwegende dat Noord-Brabant plannen uitwerkt voor een snellere verbinding van Eindhoven met Duitsland (HST Cross border connect);

verzoekt de regering, in de planstudie Den Haag-Rotterdam snelle introductie van de verbinding Den Haag-Eindhoven via de HSL-Zuid te onderzoeken, bijvoorbeeld via een exploitatieovereenkomst tussen HSA en NS, en hierbij de plannen voor HST Cross border connect te betrekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 54 (31700-A).

**

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. De minister biedt een buitengewoon genereuze opening als het gaat om de discussie over het traject Breda-Utrecht. Ik wil een bijdrage aan die discussie leveren met de volgende motie.

*M

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de spoorlijn Breda-Utrecht meer reizigers zal trekken dan de Hanzelijn en qua vervoerwaarde kan worden vergeleken met de spoorlijn Amersfoort-Zwolle;

overwegende dat bij gelijktijdige aanleg met de verbreding van de A27 synergievoordelen te behalen zijn van ten minste 700 mln.;

overwegende dat er tot de besluitvorming over de A27 in 2010 tijd is om de realisatie van de spoorlijn verder te onderzoeken;

verzoekt de regering:
- een MKBA op te stellen voor de spoorlijn Breda-Utrecht;
- financieringsmogelijkheden voor de benodigde voorinvestering te onderzoeken en de resultaten aan de Kamer voor te leggen voor het ontwerp-tracébesluit voor de A27;
- vertraging met de A27 te voorkomen door de spoorlijn op te nemen in de MER A27 zodat in 2010 een goede afweging kan worden gemaakt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Cramer en Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 55 (31700-A).

Ik deel overigens ten volle dat wij in de procedurevergadering moeten spreken over de gang van zaken van vandaag.

**

De heer **Roemer** (SP): Ik ook, voorzitter, want ik had tien minuten opgespaard om de minister de oren te wassen over zijn antwoorden, bijvoorbeeld over de buitenring, de A4, ERTMS, Breda-Utrecht enzovoort. Maar nu moet de minister dat zelf doen. Dat is jammer.

Door het gebrek aan spreektijd, zal ik mij dus maar beperken tot het indienen van moties. De eerste motie gaat over de corridor Groningen-Maatstricht.

*M

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een goede verbinding tussen het noorden en het zuiden van Nederland nu nog ontbreekt, mede omdat de capaciteit op de Maaslijn tussen Nijmegen en Roermond gebrekkig is;

verzoekt de regering, in 2009 met voorstellen te komen om de verbinding tussen Groningen en Maastricht te verbeteren en hierbij ook te bekijken in hoeverre de capaciteit van de Maaslijn uitgebreid dient te worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 56 (31700-A).

**

De heer **Roemer** (SP): De SP is niet blij met de beantwoording van de minister over de A1 bij Diemen. Vandaar de volgende motie.

*M

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er mogelijkheden zijn om te komen tot een betere inpassing van de A1 bij Diemen;

verzoekt de regering, met Diemen in overleg te treden om te komen tot een betere inpassing van de A1,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 57 (31700-A).

**

*M

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de gemeente Leiderdorp voor ongeveer 19 mln. moet bijdragen aan de inpassingkosten van de A4, maar dit nauwelijks kan opbrengen;

verzoekt de regering, in overleg te treden met de gemeente Leiderdorp om te zorgen voor een goede inpassing van de A4 bij Leiderdorp zonder dat de gemeente hierdoor in financiële problemen komt,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 58 (31700-A).

**

De heer **Roemer** (SP): Tot slot wil ik de heer De Krom bedanken. Niet voor al zijn bijdragen. Sommige waren buitengewoon goed, bijvoorbeeld toen het over de kilometerheffing ging, maar andere waren dramatisch slecht. Hij blijft echter een leuke jongen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik wil de minister bedanken voor zijn beantwoording. Ik wil op één punt een motie indienen. Die betreft de beveiliging van spoorwegovergangen.

*M

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het spoor tussen Barneveld en Amersfoort zeer druk bereden wordt, terwijl er op dit traject verschillende onbeveiligde overwegen zijn zonder waarschuwingslichten of spoorbomen en deze overwegen frequent door omwonenden worden benut;

overwegende dat op drukbereden spoortrajecten onbeveiligde overwegen zonder waarschuwingslichten of spoorbomen niet acceptabel zijn, zeker niet indien deze frequent moeten worden benut door omwonenden;

verzoekt de regering, te bevorderen dat op het drukbereden traject tussen Barneveld en Amersfoort zo snel mogelijk een einde wordt gemaakt aan de bestaande situatie van onbeveiligde spoorwegovergangen zonder spoorbomen of waarschuwingslichten en tevens te bevorderen dat ook op andere plaatsen dergelijke situaties zo spoedig mogelijk worden beëindigd,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 59 (31700-A).

**

De heer **Van der Staaij** (SGP): De minister heeft wel gezegd dat hij medio 2009 op de hele problematiek terug zal komen, maar in het licht van de nieuwe dienstregeling en het feit dat er ook volgens Connexxion al twee jaar zonder resultaat over wordt gesproken, vind ik het belangrijk dat hier sneller helderheid over komt.

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

*M

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, voor 1 februari 2009 de tunnels A73 open te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 60 (31700-A).

**

*M

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, de 80-kilometerzones, welke de filedruk vergroten, permanent af te schaffen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 61 (31700-A).

**

*M

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, te bewerkstelligen dat dat deel van het FES dat bestemd is voor verkeer en vervoer na toevoeging van waterbeheer, verduurzaming van energiehuishoudens en ruimtelijke investeringen in absolute zin niet minder wordt,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 62 (31700-A).

**

*M

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, een verkenning uit te voeren naar de A3, de A14 en de verbinding A4-A6,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 63 (31700-A).

**

*M

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, de mogelijkheden en beperkingen van het toekomstige Schelde-Seinekanaal in kaart te brengen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 64 (31700-A).

**

*M

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de mens circa 4% uitstoot van alle CO_2-uitstoot, dat Nederland hiervan circa 0,65% uitstoot en dat auto's hiervan circa 16% uitstoten;

constaterende dat dus gesteld kan worden dat, wanneer alle auto's in ons land vanaf vandaag stil zouden staan, dat een wereldwijde vermindering van CO_2-uitstoot nog geen 0,00004% zal zijn;

verzoekt de regering, alle beleid waarin een relatie bestaat tussen CO_2-uitstoot en auto's terug te draaien en auto's in het vervolg met rust te laten,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 65 (31700-A).

Mevrouw Agema heeft een toezegging gedaan in de richting van de heer Vendrik. Zij zal voor het eind van de week reageren. De heer Vendrik zal voor 31 december richting de Kamer reageren.

**

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

*M

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Commissie voor de milieueffectrapportage (commissie-MER) in haar advies d.d. 17 September 2008 over de Planstudie A6-A9 (Schiphol-Amsterdam-Almere) aangeeft dat de milieueffectrapportage onvoldoende rekening houdt met de introductie van de kilometerprijs in 2012 op de verkeersomvang en -samenstelling;

constaterende dat de commissie-MER daarom adviseert om voorafgaand aan de standpuntbepaling alsnog een referentiesituatie met de kilometerprijs uit te werken en de in de MER onderzochte alternatieven met deze referentie te vergelijken;

constaterende dat de minister aangeeft dat hij dit advies van de commissie voor de A6-A9 opvolgt maar dat hij in andere planstudies volstaat met een gevoeligheidsanalyse, waarbij eerst wordt gekeken naar bouwen en dan naar beprijzen;

constaterende dat dit een andere aanpak is dan de commissie-MER adviseert;

verzoekt de regering, de uitspraak van de commissie ook in andere planstudies over te nemen en voor alle planstudies een referentiesituatie uit te werken waarin beprijzen is meegenomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Vendrik en Van der Ham. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 66 (31700-A).

**

*M

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet voornemens is, de A1 en de A10-Oost bij Diemen fors te verbreden;

constaterende dat dit gepaard gaat met een forse toename van het verkeer;

constaterende dat er wel maatregelen worden genomen tegen extra geluidshinder, maar niet tegen de verslechtering van de luchtkwaliteit door extra uitlaatgassen;

constaterende dat uit de Eindrapportage 80-kilometerzones van Rijkswaterstaat blijkt dat op alle in november 2005 ingestelde 80-kilometerzones de luchtkwaliteit verbeterd is doordat

verkeersemissies zijn afgenomen;

verzoekt het kabinet, te onderzoeken welke verbetering van de luchtkwaliteit te verwachten valt bij een verlaging van de maximumsnelheid naar 80 km per uur op deze verbrede wegdelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 67 (31700-A).

**

*M

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de startnotitie Ring-Utrecht wordt aangegeven dat pas met de kilometerprijs rekening wordt gehouden als referentie als ten tijde van het opstellen van de richtlijnen een besluit over het toepassen van prijsbeleid door het kabinet is genomen;

constaterende dat de uitvoering van het project is gepland in 2014;

constaterende dat de regering als doel heeft, de Wet kilometerprijs vanaf 2011 gefaseerd in te voeren en deze dus eerder in werking is dan de werkzaamheden voor de Ring-Utrecht starten;

verzoekt de regering om in de referentiesituatie (nulalternatief) van dit project de effecten van de kilometerprijs op te nemen voor het jaar 2020,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Vendrik en Van der Ham. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 68 (31700-A).

**

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Mijn laatste motie komt in de buurt van die van de heer Cramer, maar is net iets breder. Vandaar ik haar toch indien.

*M

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er een flink potentieel is voor het trekken van treinreizigers op een nieuw spoortracé Breda-Utrecht-Almere;

constaterende dat deze "missing link" in het Nederlandse spoorwegnet een reëel alternatief kan bieden aan automobilisten die nu voor de A27 kiezen;

verzoekt de regering, haar afwijzing van het doen van verder onderzoek naar de aanleg van (delen van) deze spoorlijn te heroverwegen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 69 (31700-A).

**

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik sluit mij aan bij de woorden van de heer Roemer. De heer De Krom had gelijk dat er veel is aan te merken op het beleid van deze minister. Het kan nog veel erger. Dat bewijst de heer De Krom regelmatig, maar wat zullen wij hem missen.

De **voorzitter**: De minister heeft verzocht om een schorsing van een kwartier om serieus op alle moties in te kunnen gaan. Er zijn 22 moties ingediend.

**

De vergadering wordt van 00.50 uur tot 01.17 uur geschorst.

De **voorzitter**: De Kamerleden hebben de moties nog niet gekregen. Men is nu druk aan het kopiëren. Ik wil de minister nu toch met zijn antwoord laten beginnen. Om te voorkomen dat wij ook nog moeten schorsen voor het ontbijt, stel ik voor dat de minister in één ruk antwoordt, zonder de dicta van de moties voor te lezen.

Het woord is aan de minister.

**

Minister **Eurlings**: Voorzitter. De motie van de leden Koopmans en Roefs op stuk nr. 48 gaat over Delfzijl en de N33. Ik neem aan dat wordt gedoeld op een verkenning van het traject Zuidbroek-Eemshaven. Ik heb gezegd dat op dit moment de prioriteit bij Zuidbroek ligt, gezien de problematiek van de verkeersveiligheid. Het traject Zuidbroek-Eemshaven heeft evenwel ook de nodige aandacht. Er zijn op dit moment dan ook geen aanvullende maatregelen nodig. Er zijn al veel maatregelen genomen in het kader van veiligheid en bereikbaarheid. Zo is de N33 tussen Appingedam en Eemshaven al enige tijd ingericht als een volwaardige autoweg, een stroomweg, die uitsluitend bestemd is voor autoverkeer. Er geldt een maximumsnelheid van 100 km per uur en er zijn ongelijkvloerse kruisingen voor landbouw-, fiets- en autoverkeer. Rijkswaterstaat heeft in 2006 nog grote onderhoudsmaatregelen uitgevoerd tussen Zuidbroek en Laskwerd. Ten behoeve van de veiligheid en bereikbaarheid is asfalt vervangen, enzovoort. Er vindt nog groot onderhoud plaats tussen Spijk en Eemshaven. Ik heb gezegd dat op dit moment het beeld is van het aantal verkeersbewegingen van ongeveer 1100 voertuigen per etmaal. Dat kun je in een dik uur goed "afwerken", als ik het in die termen mag zeggen. Als je naar die maatregelen kijkt en naar de situatie van dit moment, kun je je afvragen of er een noodzaak is voor hetgeen in de motie wordt gevraagd. Er is ook nog het punt van de capaciteit voor allerlei verkenningen en dergelijke.

Ik begrijp in ieder geval dat de indieners willen dat het scherp in de gaten wordt gehouden en vragen of er toch niet een verkenning moet worden uitgevoerd. Op een gegeven moment zal dat inderdaad moeten, zeker als er meer duidelijkheid komt over de nadere activiteiten in de haven. Als ik de motie op die manier mag uitleggen, maar daarbij wel begrip mag vragen voor de beperkte capaciteit voor planstudies -- daar lopen wij op een gegeven moment namelijk wel tegen aan, want wij moeten met steeds minder ambtenaren steeds meer doen -- kan ik het oordeel over de motie aan de Kamer overlaten.

De motie op stuk nr. 49 over de Schiphol-dividenden loopt vooruit op dingen die misschien of misschien deels zouden kunnen gaan gebeuren. Er dient eerst nog een tweede tranche superdividenden beschikbaar te komen. Als daar al sprake van zou zijn, zal hierover volgens de afgesproken besluitvormingsprocedure nog in het kabinet moeten worden

gesproken. Het is overigens ook niet zo dat maar één ministerie in de rij staat. Er zullen verschillende ministeries zijn die zich daar willen positioneren. Daarom wil ik de indieners verzoeken, deze motie aan te houden tot het moment waarop een eventuele tweede tranche beschikbaar komt en besluitvorming daarover in het kabinet heeft plaatsgevonden. Het kabinet zal dan natuurlijk inzetten op de meest urgente projecten. Deze motie is dus voorbarig.

De motie van de heren Koopmans en De Krom op stuk nr. 50 gaat over de N35 tussen Nijverdal en Wierden. Ik heb gezegd dat ik zeer serieus met de regio aan de slag wil. Ik heb ook gezegd dat de verlenging van het MIRT daarbij een rol speelt. De heer Koopmans en anderen hebben met een aangenomen motie aanleiding gegeven tot die discussie over de verlenging van het MIRT. De heer Koopmans heeft al gezegd dat wij 5 mln. extra ter beschikking hebben en dat hij dat zeer waardeert. Dank daarvoor. Ik wil hem vragen of het niet mogelijk is om deze motie in afwachting van het bestuurlijk overleg in het komend voorjaar, aan te houden. Dan is er wel druk op de ketel, maar geeft hij ons de kans om, ook in het licht van de discussie over de verlenging van het MIRT, te proberen hier met de regio uit te komen.

De motie van de heren Cramer en Atsma op stuk nr. 51 gaat over de A6 tussen Joure en Emmeloord. Ik ben hier in mijn beantwoording redelijk uitvoerig op ingegaan. Er staat in de motie het nodige over de onderhoudskosten en dergelijke. Het is de vraag of de onderhoudskosten voor een brug lager zijn dan die voor een aquaduct. Als er een delta is en je zou daar minder onderhoud hebben, kan dat natuurlijk worden besteed. Voor het overige is het beeld dat de regio eventuele meerkosten voor een aquaduct zou betalen. Dat is in een bestuurlijk overleg afgesproken en ik wil die afspraak nakomen. Natuurlijk ben ik bereid om de onderhoudskosten te betrekken bij eventuele financiering, als het een meerwaarde oplevert. Ook hier zit ik weer een beetje met het probleem dat ik hier zeer duidelijke afspraken over heb gemaakt in het bestuurlijk overleg. Het komt in het voorjaar terug. Ik wil u daarom vragen om ook deze motie aan te houden en eventueel ter stemming te brengen na afloop van dat bestuurlijk overleg.

De motie op stuk nr. 52 gaat over de spoorlijn Zwolle-Almelo. In deze motie worden eigenlijk twee redelijk verschillende dingen gevraagd. De eerste vraag is om quick-wins en overlastgevende maatregelen op de corridor zo veel mogelijk mee te nemen tijdens de werkzaamheden in Nijverdal, zodat er na de heropening een beter treinproduct is. Ik wil bekijken of de quick-win-maatregelen inderdaad met de geplande werkzaamheden kunnen worden gecombineerd. Ik kan mij daarin vinden, mijnheer Cramer. Ik vind dit deel van de motie een ondersteuning van het beleid en ik wil dat graag tot het mijne maken.

Nu zit ik echter met het tweede deel van de motie, waarin gevraagd wordt om een volledige spoorverdubbeling en een onderzoek naar elektrificatie in een integraal MIRT-

project met de verdere opwaardering van de N35. Op dit moment zijn die plannen er niet. Dat kan allemaal wel ontwikkeld worden, maar dat vergt tijd en heel veel capaciteit, waardoor de verdere uitrol van de N35 snel in gevaar komt. Er komt echter een decentralisatiediscussie rond deze lijn. Als ik de motie zo mag uitleggen dat ik bij die decentralisatiediscussie deze punten betrek en dan bij een eventuele decentralisatie met de regio ook ga spreken over de toekomstplannen voor elektrificatie en dergelijke, zou ik dit gedeelte van de motie ook positief kunnen bejegenen. Als ik echter gedwongen wordt om dit allemaal af te hebben voordat medio volgend jaar een besluit over die weg moet worden genomen, ben ik bang dat wij in de val terecht komen dat wij de weg daardoor gaan vertragen, terwijl die toch zeer belangrijk is en door de regio zeer wordt gewenst. Dus als ik dit punt mag betrekken bij de decentralisatiediscussie, kan ik mij daarin vinden en wil ik deze motie positief bejegenen. Ik meen uit de mimiek van de heer Cramer te mogen begrijpen dat hij zich daarin kan vinden. Dank daarvoor.

De motie van de heren Cramer, Koopmans en mevrouw Roefs op stuk nr. 54 gaat over het doortrekken van de HSL-Zuid naar Eindhoven. De vervoersconcessie geeft een exclusief recht aan de HSL. Als er andere treinen op de HSL-Zuid zouden rijden, zou dat inbreuk maken op dat recht. Ik hoef maar te verwijzen naar de discussie die wij woensdag -- dat is intussen al morgen -- gaan voeren, om aan te geven dat dat een onwenselijke route is. Over HST connect, de verbinding van Eindhoven met Duitsland, komen wij nog te spreken in het AO over het grensoverschrijdende spoorvervoer. U weet dat ik zeer positief sta tegenover HST connect: Eindhoven-Heerlen-Aken en Eindhoven-Venlo-Duitsland. Wij zullen kijken wat daar kan.

In de motie wordt gevraagd de verbinding Den Haag-Eindhoven via de HSL-Zuid te onderzoeken. Ik zie dan heel veel beren op de weg, omdat wij eerst nog een HSA moeten hebben rijden. En u weet: zover zijn wij nog niet. Laten wij dus eerst maar eens proberen om het überhaupt waar te maken. Ik wil echter altijd kijken wat mogelijk is en daar met NS en HSA contact over hebben en de Kamer daarover berichten. Als ik de motie op die manier mag opvatten, kan ik ook haar positief bejegenen.

De motie van de heren Cramer en Roemer op stuk nr. 55 gaat over de A27. Ik heb gezegd dat ik het pleidooi van sommigen uwer voor een spoorlijn naast het wegtracé, op zich sympathiek vind. Ik heb in de brief over de audit echter tegelijkertijd aangegeven dat er op dit moment geen aanleiding is voor verder onderzoek op korte termijn. Een MKBA maken voegt namelijk weinig toe aan het beeld van dit moment.

Een probleem met deze motie is verder dat het spoor meenemen in de MER voor de A27 zeker vertraging van de planstudie voor de weg op zal leveren. Het Tracébesluit is nu voorzien voor 2010. Dat is al erg krap. Wij zullen dus alle zeilen bij moeten zetten om dit te halen. Ik hoef het pleidooi van mevrouw Van Nieuwenhuizen, de gedeputeerde, en anderen

op dit vlak niet te herhalen. Men wil geen vertraging en die wil ik ook niet. Op zo'n korte termijn is de planvorming voor een nieuwe spoorlijn gewoon niet te realiseren. Daarom moet ik de aanneming van de motie ontraden. Ik heb echter wel gezegd dat ik wil onderzoeken -- daarmee wil ik dan een opening bieden -- of de kunstwerken die worden aangelegd langs de weg, zo kunnen worden aangelegd dat in de toekomst het leggen van een spoor niet onmogelijk is. In die zin wil ik, natuurlijk binnen kosten en planning -- die voorbehouden heb ik gemaakt -- kijken wat er mogelijk is om een opening te bieden. Maar nu zeggen dat het opgenomen moet worden in de MER, ondanks wat de audit zegt, betekent gewoon bewust kiezen voor vertraging van de weg, zonder dat je er ook maar enig zicht op hebt dat die anders zou worden dan de oude. Daarom moet ik de aanneming van deze motie ontraden.

De motie van de heer Cramer op stuk nr. 53 gaat over een lightrail- of metroverbinding. Op basis van de motie-Cramer/Haverkamp is in de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere een aparte tunnelbuis door Amstelveen onderzocht. Op basis van de resultaten daarvan heb ik de optie van een aparte tunnelbuis door Amstelveen laten vervallen. De kosten daarvan zijn namelijk hoog, tussen de 95 mln. en 145 mln. Verder is er onzekerheid over of en wanneer een vertramming van de Zuidtangent aan de orde is. Bovendien bestaat de mogelijkheid om dan alsnog een aparte tunnelbuis aan te leggen. Er is ook een goede alternatieve oplossing, namelijk het laten rijden van de bussen van de Zuidtangent op de vluchtstrook en het gebruiken van busstroken op de lokale weg op de tunnel. Dan is er nog het argument van het extra ruimtebeslag, want een extra tunnelbuis betekent dat er meer ruimte nodig is. Sloop van bestaande bebouwing nabij het oude dorp van Amstelveen wordt dan noodzakelijk. Dan blijft er heel wat minder ruimte over voor stedelijke ontwikkeling van de A9-zone. Gezien deze argumenten dien ik de aanneming van deze motie te ontraden.

De motie van de heer Roemer op stuk nr. 56 gaat over de verbinding tussen Groningen en Maastricht en de positie van de Maaslijn daarbij. Ik heb gezegd dat de Maaslijn nu al wordt meegenomen in de quickscan regionaal spoor. De verbinding tussen Groningen en Maastricht is op dit moment niet in beeld als een verbinding die over het hele traject een substantiële vervoersmeerwaarde heeft. Ik wil de aanneming van deze motie daarom ontraden. Ik zeg daar wel bij dat het denken over de Maaslijn niet stil staat. De staatssecretaris zal hier op een later tijdstip nader op ingaan.

De motie van de heer Roemer op stuk nr. 57 handelt over de A1 bij Diemen. Wij hebben overleg gehad met de gemeenten, waaronder Diemen. Wij hebben al vaak overleg gevoerd en wij zijn gekomen tot een akkoord, waarbij er niet op achteruit, maar erop vooruitgegaan wordt. Het gaat namelijk ver boven het wettelijk vereiste, zonder dat dat een gemeente als Diemen een euro aan eigen bijdrage kost. Wethouder Scholten zei zelf er erg tevreden mee te zijn. Ik heb daarom ook reden om weer in overleg te treden. Wij hebben

goed overleg gevoerd en ik sta voor de afspraak die wij toen hebben gemaakt. Ik moet de aanneming van deze motie dan ook ontraden.

In de motie van de heer Roemer op stuk nr. 58 staat dat de gemeente Leiderdorp ongeveer 19 mln. moet bijdragen aan de inpassingskosten, maar dit nauwelijks kan opbrengen. De regering wordt verzocht om in overleg te treden met Leiderdorp om te zorgen voor een goede inpassing zonder dat de gemeente hierdoor in financiële problemen komt. Ik heb daar al een paar dingen over gezegd. Ik vind dat de heer Koopmans gelijk heeft: een rechte rug is een rechte rug. Een toegezegde bijdrage is een toegezegde bijdrage. Tegelijkertijd heeft men echter wel een probleem met het uitstel van de Raad van State. Dat erken ik ook. De jure heb ik geen positie dat ik zou moeten bijdragen in de richting van Leiderdorp. Juridisch is daar dus geen noodzaak voor. Ik heb wel gezegd dat wij vriendschappelijke en goede convenantspartners zijn en daarom ga ik kijken wat de reële situatie is. Wij gaan overleg voeren. De heer Asje van Dijk hebben vooroverleg gehad en ik ga nu het gesprek zelf aan. Ik zou mij kunnen voorstellen dat de heer Roemer deze motie aanhoudt. Hij heeft het punt nu nadrukkelijk gemarkeerd. Hij kan daarop terugkomen op het moment dat ik de brief naar aanleiding van het overleg met Leiderdorp aan de Kamer heb gestuurd. Dat is wellicht het moment om het hier nader over te hebben. Het proces is namelijk al in gang gezet. Dan zou de Kamer er dus een oordeel over kunnen geven. Ik zeg er wel bij dat er vast meer redenen zijn als een gemeente financieel moeilijk zit. Ik erken echter dat de uitspraak van de Raad van State op dit punt ook gevolgen heeft gehad.

Dan de motie van de heer Van der Staaij op stuk nr. 59. Ik waardeer de aandacht die de heer Van der Staaij vraagt voor de overgangen van de Valleilijn en voor die op andere plekken. Ik ga mijn uiterste best doen om het verzoek dat hier wordt gedaan mee te nemen bij de onderzoeken die ProRail doet naar aanleiding van het SP-veiligheidsplan spoorwegovergangen. Ik wil proberen de onderzoeken zo veel als mogelijk te versnellen en zal hierbij speciale aandacht vragen voor de overgangen op de door de heer Van der Staaij genoemde Valleilijn. De motie is echter niet alleen een oproep om hier zorg voor te hebben, maar ook om dergelijke situaties zo veel als mogelijk te beëindigen. Daarmee lopen wij een beetje vooruit op de uitkomsten. Daarom wil ik hem vragen deze motie aan te houden, zodat zodra ik het onderzoeksresultaat naar de Kamer stuur -- ik zal proberen dat naar aanleiding van zijn pleidooi hier, te bespoedigen en de Valleilijn specifiek te laten highlighten -- op basis daarvan een conclusie kan worden getrokken. Het is nu geagendeerd en ik zal proberen de Kamer zo snel mogelijk te bedienen.

In de motie van mevrouw Agema op stuk nr. 60 wordt gevraagd de tunnels in de A73 voor 1 februari 2009 open te stellen. Dat klinkt mij natuurlijk als muziek in de oren, maar helaas krijg ik de techniek niet met een motie aan het praten. Wij zijn hierover in overleg met de regio, ook op basis van audit die door de heer Horvat, de grote deskundige op dit punt, is

uitgevoerd. Ik kom daar nader op terug. Ik moet de aanneming van deze motie ontraden.

Dan de motie van mevrouw Agema over de 80-kilometerzones op stuk nr. 61. Ik wil haar vragen deze motie aan te houden. Wij zijn namelijk bezig met proeven voor dynamische snelheden. Mijn collega van VROM heeft al richting de heer Vendrik en anderen gezegd dat wij op basis van deze proeven zullen besluiten hoe wij in den brede met de 80-kilometerzones om zullen gaan.

Met de motie op stuk nr. 62 loopt mevrouw Agema vooruit op de invulling van FES-middelen. De Kamer heeft natuurlijk altijd het recht om daar uitspraken over te doen, maar het ligt een beetje buiten de reikwijdte van mijn eigen ministerie. Ik laat het oordeel over deze motie aan de Kamer over. Zij betreft echter een veel bredere afweging, want er zijn veel meer dingen die daarbij een rol spelen. De Kamer zal zich daarover moeten uitspreken.

De motie van mevrouw Agema op stuk nr. 63 gaat over de A3, de A14 en de verbinding A4-A6. Ik moet de aanneming van deze motie ontraden. Voor grote knelpunten worden al verkenningen uitgevoerd, onder andere voor knelpunten bij Rotterdam, Den Haag, Leiden en Eindhoven. Ik heb al gezegd dat naar aanleiding van een motie van de heer Madlener de A14 wordt meegenomen in de verkenning van Haaglanden. Overige verkenningen zijn volgens mij niet zinvol. Minister Cramer van VROM heeft al gesproken over de A3. Ik wil de aanneming van deze motie dus ontraden.

In de motie van mevrouw Agema op stuk nr. 64 wordt de regering verzocht, de mogelijkheden en beperkingen van het toekomstige Schelde-Seinekanaal in kaart te brengen. Naar mijn beste weten is dit een ondersteuning van het beleid. Dat betreft echter niet alleen de regering, maar ligt meer op Europees vlak. De Franse en Belgische regering hechten groot belang aan het project Seine-Escaut, zoals men het op zijn Frans noemt. Ik heb eerder gezegd dat ik dat met interesse bezie, omdat beter vervoer via het water ook voor onze havens een meerwaarde kan hebben. Ook uit ecologisch oogpunt is het een goede. Als ik de motie zo mag opvatten dat het ook gaat om de Europese invalshoek -- wij zijn namelijk niet de enigen die kijken wat er met name in België en Frankrijk gebeurt -- en als ik het breder mag trekken en internationaal de voor- en nadelen in kaart mag brengen, kan ik deze motie zien als ondersteuning van beleid.

Mevrouw **Agema** (PVV): Ik wil graag naar aanleiding van de volgende motie, stuk nr. 65, opmerken dat ik delen terug moet brengen naar percentages. Er moet dus 0,004% worden gelezen. Ik zal een gewijzigde motie indienen. Het is overigens nog steeds heel weinig.

De **voorzitter**: De minister zal nu reageren op de motie op stuk nr. 65.

**

Minister **Eurlings**: Wij wachten allemaal met smart de repliek van de heer Vendrik daarop af. Dat kan heel interessant worden. Hoe het ook zij, wij komen hier vast op terug. Ik dien de aanneming van deze motie echter te ontraden, omdat mijn ambtgenoot van VROM nadrukkelijk heeft verwezen naar het programma Schoon en Zuinig. Ik doe dat hier ook, met overtuiging en met passie. Wij staan voor Schoon en Zuinig. Wij staan voor datgene dat wij daarin hebben afgesproken. Wij doen ons best om met tal van maatregelen daar vanuit de vervoerssector onze bijdrage aan te leveren. Schoon en Zuinig is het fundament waarop wij het milieu op het verkeers- en transportvlak hebben gegrond. Ik ben het eens met beide kanten van de opmerking die mijn collega van VROM op dit punt heeft gemaakt. Ik moet de aanneming van deze motie dus ontraden.

Dan de motie van de heer Vendrik op stuk nr. 66 over de Commissie voor de milieueffectrapportage, de commissie-Ketting. Ik moet de aanneming van deze motie ontraden, omdat zij te kort door de bocht gaat. Er wordt bijvoorbeeld geen rekening gehouden met vraagstukken rond een gefaseerde ingroei. Bovendien gaan wij ons op korte termijn samen met VROM nadrukkelijk buigen over de vraag hoe wij hiermee omgaan. Dan zal over een referentiesituatie worden gesproken en zullen wij op al dit soort dingen terugkomen. Het vergt echter het nodige denkwerk om te bepalen hoe wij daar goed mee om kunnen gaan. De collega van VROM en ondergetekende hebben namelijk ook uitgesproken dat wij vertragingen moeten voorkomen. Wij moeten daarom kijken hoe wij dat op een goede manier kunnen gaan doen. Ik wil de heer Vendrik de ruimte vragen -- dit is een serieus punt, zo aan het eind van deze lange sessie -- om met mijn ambtgenoot van VROM hier de komende tijd serieus naar te kunnen kijken en voor dat moment geen uitspraken te doen die dat proces doorkruizen. Wij doen echt ons best om daar goed uit te komen, waarbij er geen vertraging optreedt, maar wij op een gezonde manier kijken naar wat beprijzing betekent. Ik wil daarom de aanneming van deze motie ontraden. Of wellicht kan de heer Vendrik haar aanhouden tot dat moment.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het antwoord dat de minister nu geeft, verwart mij. Aan het eind van zijn eerste termijn -- dat is nog niet zo lang geleden -- zei hij volgens mij duidelijk dat hij niet van plan was om dit deel van het advies van de commissie over te nemen. Volgens mij hebben wij dus gewoon een meningsverschil. Dat vond ik wel weer vrij helder.

Minister **Eurlings**: Ik heb gezegd dat wij kijken hoe wij met die uitspraken om kunnen gaan en dat wij ons dat punt hebben aangetrokken. De vraag hoe je dat vervolgens instrumentaliseert, vergt nog wel het nodige denkwerk. Ik kijk daar echt met mijn collega van VROM serieus en met volle aandacht naar. Ik zou daar even de tijd voor willen vragen. Wij komen op dit punt met een brief. Ik wil u vragen die af te wachten en dan met uitspraken te

komen, want wij zullen met een voorstel komen. Ik vind dat u in uw motie ook wel heel gemakkelijk een aantal uitspraken doet. Er zijn nogal wat dingen die eerst goed doordacht moeten worden. Ik wil u daarom vragen om de regering eerst te laten komen met een voorstel. Dan kunnen wij daar, in vriendschappelijke zin, de degens over kruisen. Wij gaan er echter serieus mee om en wij gaan naar aanleiding van de opmerkingen van de heer Ketting en de zijnen de A6-A9 nog eens nadrukkelijk bekijken.

De **voorzitter**: U zou dus graag zien dat de motie wordt aangehouden en anders wilt de aanneming ervan ontraden?
**

Minister **Eurlings**: Ja.

Ik wil de aanneming van de motie op stuk nr. 67 over de A1 en de A10 bij Diemen ontraden. Wij gaan namelijk eerst experimenten uitvoeren rond dynamische snelheden. Dat is ook al in het gesprek met de gemeenten gewisseld. Dat is tot tevredenheid gebeurd. Ik heb bovendien bevestigd dat het OTB aan de normen moet en zal voldoen. Dat is geen sinecure, maar wij zullen aan de normen moeten voldoen, ook aan die voor luchtkwaliteit. Anders komen wij daar juridisch namelijk niet eens doorheen.

Ik zou graag zien dat de motie op stuk nr. 68 over het "prijsbeleid revisited" wordt aangehouden. Anders moet ik de aanneming ervan ontraden. Wij komen op korte termijn met een brief. De Kamer hoeft dus niet erg lang te wachten. Het lijkt mij echter goed dat wij de discussie voeren op basis van een doorwrochte stellingname van minister Cramer en mij.

Ik eindig een beetje in mineur en dat betreft dan de laatste motie, die op stuk nr. 69 over een spoortracé Breda-Utrecht-Almere. Er wordt een integrale gebiedsgerichte studie uitgevoerd voor Utrecht-Almere omtrent verstedelijking en bereikbaarheid. Het resultaat daarvan zal medio 2009 bekend worden. Alle modaliteiten worden hierin meegenomen. Voor Breda-Utrecht is een audit uitgevoerd. De conclusies heb ik u per brief gegeven. Ik heb daar zojuist naar aanleiding van een motie van de heer Cramer over gesproken. Er is dus een opening om te onderzoeken hoe kunstwerken zonder vertraging en meerkosten zo kunnen worden aangelegd dat zij in de toekomst een spoorlijn niet onmogelijk maken. Er mag echter geen grote vertraging van het wegtraject optreden.

Voorzitter. Ik wil toch met een positievere noot afsluiten. Ik kom even terug bij de heer Roemer en zijn motie op stuk nr. 56. Ik heb gezegd wat ik gezegd heb over het vervoerspotentieel Groningen-Maastricht. Ik wil het verwachtingspatroon niet te hoog opkloppen, maar ik ben bereid om te onderzoeken of er een reizigerspotentieel is op zo'n verbinding. Als het toch weinig vervoerswaarde oplevert, zal mijn conclusie dezelfde zijn, maar ik wil daar nog wel wat concreter naar kijken en het niet nu, 's nachts om kwart voor

twee, naast mij neerleggen. Ik zal de motie dus wat positiever bejegenen. Het punt blijft echter dat het verwachtingspatroon niet al te hoog moet worden opgeklopt. Ik wil de aanneming van de motie dan ook niet meer ontraden, maar het oordeel aan de Kamer overlaten.

Ik heb ook nog een wat persoonlijkere noot. Als Kamerleden en bewindspersonen maak je veel met elkaar mee. Er zijn momenten dat het rustig is en er een beetje balans is, maar er zijn ook momenten dat het wat minder rustig is en je elkaar bijna een etmaal lang in de ogen moet kijken. Die laatste momenten hebben wij vaak met elkaar gehad. Ik moet zeggen dat mij in de bijna eerste twee jaar van mijn ministerschap het debat in deze commissie zeer bevalt. Het is afwisselend en af toe is het fel, maar het is altijd vriendschappelijk en de persoonlijke verhoudingen zijn goed. Dat geldt in het algemeen, maar, beste Paul de Krom, dat geldt zeker als het om onze persoonlijke verhouding gaat. Er zijn pittige debatten geweest. Dat ging soms op het scherpst van de snede. Mijn nieuwe speechschrijver noemde het debat bij de begrotingsbehandeling na afloop verheugd een bijna Angelsaksisch debat. Hij zei dat echt met vreugde. Hij had dat zelden meegemaakt. Dat maakt het wel interessant en het heeft onze persoonlijke verhouding nooit negatief beïnvloed. Daar dank ik je voor. Wij gaan als politici over pieken en door dalen. Je hebt momenten dat je kunt floreren en je hebt momenten dat je aan een tafeltje zit met een vloerkleed op dat tafeltje en dan een zaaltje toespreekt. Wij hebben het er vaak over gehad. Al die momenten hebben zo hun plussen en minnen, maar de momenten die wij hier met elkaar mochten hebben, krijgen wat mij betreft zeker een dikke plus. Daarvoor zeer bedankt.

Succes met het moeilijke dossier dat voor je ligt. Het zijn niet de minste onderwerpen. Ik hoop dat wij elkaar in Nieuwspoort en elders toch nog blijven tegenkomen.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor de beantwoording. Voordat ik afsluit, wil ik dankzeggen de mensen van de Kamer en de mensen van de beveiliging, die tot op dit late tijdstip voor ons hier zijn gebleven. Dat verdient alle aandacht. Ik wil de medewerkers natuurlijk ook dankzeggen, maar ook de Kamerleden, dat zij hebben bijgedragen aan deze snelle afhandeling van dit onderwerp. Wij zullen in een procedurevergadering bespreken hoe wij dit in het vervolg moeten gaan indelen en of het wellicht anders kan. Wat mij betreft, is dit namelijk de laatste keer dat wij een zo lange sessie over het MIRT hebben gehad. Dat zal mijn insteek voor de toekomst zijn.

**

Sluiting 1.48 uur.