

Vergaderjaar 2015–2016

34 300 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2016

Nr. 58

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 26 januari 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 23 november 2015 overleg gevoerd met Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en Staatssecretaris Dijksma van Infrastructuur en Milieu over **het MIRT**.

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

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

De voorzitter van de commissie, Van Dekken

De griffier van de commissie, Tijdink

Voorzitter: Harbers
Griffier: Israel

Aanwezig zijn tien leden der Kamer, te weten: De Boer, Hachchi, Harbers, Van Helvert, Hoogland, Houwers, Madlener, Smaling, Van Tongeren en Visser,

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

Aanvang 11.02 uur.

De voorzitter:

Goedemorgen. Ik open dit wetgevingsoverleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over het MIRT Projectenboek. Ik heet de Minister, de Staatssecretaris, de aanwezigen op de publieke tribune, degenen die thuis meekijken en, last but not least, de leden van de commissie van harte welkom. De spreektijden zijn van tevoren vastgesteld. We hebben tot uiterlijk 19.00 uur vanavond. Ik wil het stramien van de vorige jaren aanhouden, wat inhoudt dat er per ronde twee interrupties mogen worden gepleegd, die bestaan uit een vraag en eventueel een vervolgvraag. Ik verzoek de leden de interrupties kort en bondig te houden. In de tweede termijn kunnen moties worden ingediend. Desgewenst geef ik de sprekers een minuut voor het aflopen van hun spreektijd een signaal; dat is het teken om na die minuut echt klaar te zijn. De heer Van Helvert heeft een punt van orde.

De heer Van Helvert (CDA):

Ik heb alle begrip voor het argument van de tijd, maar we hebben tot 19.00 uur uitgetrokken. Ik vraag me af of twee interrupties niet wat weinig zijn, gezien het aantal sprekers, de spreektijden en het belang van het onderwerp.

De voorzitter:

Dat begrijp ik, maar tegelijkertijd ben ik afgegaan op de ervaring van de vorige twee jaren. Om een voorbeeld te geven, vorig jaar is precies dezelfde discussie gevoerd en was het met twee interrupties om 19.00 uur of 19.05 uur klaar. Ik wil echt vasthouden aan twee interrupties. U krijgt allen een tweede termijn. Ook daarin zijn twee interrupties mogelijk, evenals bij de beantwoording door de bewindspersonen. In die zin wil ik toch zo beginnen, want ik kan u één ding verzekeren: het wordt later dan 19.00 uur wanneer ik nu al meer interrupties toesta.

De heer Van Helvert (CDA):

Wie ben ik om te weerspreken dat de leiding van het debat vorig jaar in voortreffelijke handen was, maar vorig jaar werd gesteld dat, hoewel het debat precies op tijd klaar was, de mogelijkheid tot een echt debat daarmee wegbleef.

De voorzitter:

Op het gevaar af dat we hier een heel debat van maken, zeg ik dat ik heb waargenomen dat er vorig jaar meer dan genoeg debat is gevoerd. U hebt er zelf ook voor gekozen om dit notaoverleg van 11.00 uur tot 19.00 uur te plannen. Aan mij is de taak om het op die manier te leiden dat het dan ook om 19.00 uur klaar kan zijn. De ervaring leert dat we dan toch echt moeten beginnen met twee interrupties. Ik wil daarmee beginnen. Later op de dag kunnen we bekijken hoe het loopt, zeker wanneer de Minister gaat spreken. In eerste termijn houden we het in ieder geval bij twee interrupties.

Het woord is aan mevrouw Visser van de VVD-fractie.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Voorzitter. We bespreken vandaag het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), dat weleens oneerbiedig «het jaarlijkse rondje Nederland» wordt genoemd. Collega Betty de Boer en ik leveren de inbreng. Zij zal met name op havens en ov ingaan, en ik vooral op de wegenprojecten.

De afgelopen jaren zijn er tal van nieuwe wegen, stations en sluizen opgeleverd dan wel zijn er overeenkomsten gesloten om de Nederlandse infrastructuur toekomstbestendig te maken, om files tegen te gaan en om de goederenvervoerspositie vast te houden. Ik noem in dit kader de N33, de A15 bij Papendrecht, de opening van de tunnel bij Nijverdal, de N35, de N36 en de RijnlandRoute. Zo kan ik nog wel doorgaan met het noemen van nieuwe investeringen en nieuwe projecten die de komende periode zullen worden gestart om Nederland bereikbaar te maken. We hebben hierdoor ook de koppositie in de wereld als het gaat om de infrastructuur. Keer op keer scoren we boven aan de lijstjes over bereikbaarheid en bijvoorbeeld van het World Economic Forum. Dat willen we graag vasthouden. We zien dat de filedruk toeneemt. Vanochtend verscheen een bericht van TLN en EVO daarover. We kennen ook de onderzoeken waaruit blijkt dat als we niks doen, tot 2020 de files met 45% zouden kunnen toenemen. Wat ons betreft, is het tijd om het MIRT te gaan verlengen. Bij de Algemene Financiële Beschouwingen is er een motie ingediend om het kabinet ertoe op te roepen om hiervan zo snel mogelijk werk te maken. Wat ons betreft gaan we daarmee door en blijven de investeringen in de infrastructuur keihard nodig.

Het MIRT Projectenboek kent een aantal nieuwe projecten met namen als «Organisch Bouwen», «Vastgoed Lelystad» en «Acceptatie nieuwe energie». Het klinkt allemaal prachtig, maar het zijn projecten die in principe niets te maken hebben met infrastructuur. Het MIRT Projectenboek is daar onzes inziens wel voor bedoeld. Wat gaat er concreet met deze projecten gebeuren? Hoe verhoudt zich dat tot de wens tot meer bereikbaarheid in Nederland in de toekomst?

In dat kader moet mij ook iets van het hart. Ik heb meerdere malen aandacht gevraagd voor het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO). In de begroting van I en M lopen tal van projecten en programma's. De VVD heeft meerdere malen aandacht gevraagd voor bijvoorbeeld Beter Benutten en de effectiviteit daarvan, maar ook voor het MJPO. Daar is in zijn totaliteit 410 miljoen in omgegaan. Als ik echter het jaarverslag lees, krijg ik bijna tranen in mijn ogen. Geconstateerd wordt dat de meeste dassen 's nachts af en toe een uitstapje maken in hun territorium. Soms gaan ze kilometers ver op pad. Deze tochtjes hebben waarschijnlijk vooral een sociale functie. Als dit de uitkomst is van een project, een programma, waarin we 410 miljoen hebben geïnvesteerd, vind ik dat we echt wel wat serieuzer mogen rapporteren over wat dit soort projecten en programma's opleveren. Dat is eigenlijk onze algemene oproep. In de I en M-begroting hebben we tal van programma's waarin miljarden omgaan. Wat is daarvan nu de effectiviteit? In dat kader hebben we Beter Benutten ook meerdere malen aan de orde gesteld. We zien in de uitkomsten dat dit bijdraagt aan de doelstellingen die we hebben afgesproken als het gaat om filereductie. We hebben daar echter nog wel een zorgpunt bij: de ITS, de zelfsturende auto's. Door middel van het programma Beter Benutten deel 2 wordt daarin extra geïnvesteerd. Wat ons betreft gaan we daar ook mee door. De vraag is echter hoe we de vertaalslag krijgen. De Minister kent vast het project in Helmond, waarbij is gekeken op welke wijze je kunt zorgen voor de doorstroming in de stad. Brandweerauto's krijgen bijvoorbeeld voorrang en ook transportondernemingen krijgen dat. Dit project is geslaagd. Alle deelnemers geven ook aan dat het project geslaagd is. Alleen is het nu stil. Het is in Helmond gedaan en dan zou je denken dat er een vertaalslag wordt gemaakt naar de rest van de regio en de rest van Nederland. Maar we zien die vertaalslag niet. Hoe kunnen we

binnen Beter Benutten juist het ITS-gedeelte, juist de slimme mobiliteit, versterken voor de toekomst? Wat is daar juist nu voor nodig? Dan ga ik bij dezen toch het rondje Nederland maken. Ik begin met het bidboek van de regio Zuidoost-Nederland. Vorige keer hebben we een uitgebreide discussie gevoerd over de ruit van Eindhoven. De Kamer heeft daarover een besluit genomen, maar ook in de regio is daarover een besluit genomen. Ik ben blij te zien dat over de provinciegrenzen heen ervoor is gekozen om de handen ineen te slaan en dat Limburg en Brabant gaan kijken naar andere mogelijkheden als het gaat om de bereikbaarheid van de regio Eindhoven.

De heer **Madlener** (PVV):

Mevrouw Visser gaat een rondje Nederland maken, maar heeft dat eigenlijk wel zin? Het geld is op. De VVD heeft enorm bezuinigd op het Infrastructuurfonds, vooral op wegen. De VVD heeft miljarden met Rutte-II en het Kunduzakkoord uit het Infrastructuurfonds gehaald. Het geld is nu op; het geld is belegd tot 2028. Heeft het rondje Nederland maken nog wel zin?

Mevrouw **Visser** (VVD):

De heer Madlener heeft in het begin niet geluisterd, want ik heb al aangegeven wat we doen als het gaat om projecten voor nieuwe wegen. Er worden belangrijke verbindingen aangelegd. Als de heer Madlener niet was weggelopen van de tafel in Rutte-I, hadden we met elkaar andere afspraken kunnen maken. Dat heeft hij niet gedaan en dat is zijn keuze geweest. Ik herinner de PVV ook nog maar even aan hun eigen verkiezingsprogramma van 2012 en welke bezuinigingen ze hadden ingeboekt voor het Infrastructuurfonds: 1,5 miljard bijvoorbeeld voor het spoor. Wat de VVD betreft gaan we door met het aanleggen van wegen en met het bereikbaar houden van Nederland. Alle ruimte die erin zit om dat te kunnen doen, zullen we benutten.

De heer **Madlener** (PVV):

De PVV heeft 1 miljard extra voor wegen vrijgemaakt in haar verkiezingsprogramma. Kom daar dus niet bij mij mee aan! Ik heb niet bezuinigd met dat Kunduzakkoord en die 3,75 miljard die de VVD met Rutte-II uit het Infrastructuurfonds heeft gehaald. Ik herhaal dus mijn vraag. Mevrouw Visser kan wel een rondje Nederland maken, maar het geld is op. De Minister heeft geen geld. Ze is wel van goede wil, maar ze heeft geen geld. Hoe gaat de VVD die eigen bezuiniging goedmaken, terwijl de automobilist nog steeds 20 miljard per jaar aan belasting mag betalen?

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik herhaal dat de heer Madlener hierin zelf ook een groot aandeel heeft gehad, omdat hij van tafel is weggelopen. Hij vergeet zijn bezuiniging in het Infrastructuurfonds in zijn eigen verkiezingsprogramma van 1,5 miljard. Ik noem het nog maar een keer. En ja, we hebben inderdaad maatregelen moeten nemen. Barre tijden vragen om barre maatregelen. Helaas is dat ook in het Infrastructuurfonds gebeurd. Maar wat de VVD betreft moeten we, juist nu economie aantrekt, juist nu we zien dat de files toenemen, ervoor zorgen dat we Nederland bereikbaar houden. We vragen daar dan ook alle aandacht voor. We hebben dat bij de Algemene Financiële Beschouwingen ook gedaan en er een motie voor ingediend. Wat ons betreft gaan we dus op zoek naar die extra ruimte. Dan wil ik weer terug naar de regio Zuidoost-Nederland en dan vooral naar het bidboek dat is aangeboden vanuit de regio. Positief daarin is dat over de provinciegrenzen heen is gekeken. Er is gekeken hoe de regio bereikbaar te houden. Er is vooral gekeken naar hoe ervoor gezorgd kan worden dat er voor de toekomst naar een andere manier van samenwerken wordt gegaan, waarbij niet alleen het hoofdwegennet, maar ook

het onderliggende wegennetwerk wordt verkend. Met elkaar is afgesproken om te kijken naar enkele trajecten die nu nog niet uitgewerkt zijn, zoals de kennisas A2, die staan in het MIRT Projectenboek. Daar wordt nu ook aan gewerkt. Ook in het bidboek en door de Minister in het bestuurlijk overleg is afgesproken dat snel gekeken zal worden naar de A2. Wij zijn benieuwd in welk tempo dat zal gaan. Het is dus hartstikke goed dat het voorstel er ligt en dat er wordt bekeken hoe we deze regio koploper kunnen laten zijn in het kader van slimme mobiliteit. Ik noemde zonet het voorbeeld van Helmond. Deze regio heeft het ook allemaal in zich. We vragen de Minister of zij ervan overtuigd is dat we met het aanbod dat er ligt, de bereikbaarheid van de regio Eindhoven toekomstbestendig houden. De VVD heeft Eindhoven eerder een van de drie mainports van Nederland genoemd. Of ziet de Minister al dat er in de toekomst meer nodig is om deze regio bereikbaar te houden? Ik noem bijvoorbeeld de A58. Ik heb zonet ook de A2 genoemd. Op welke manier zal dit worden opgepakt in dit project en in de verdere uitwerking daarvan?

Ik ga naar de regio waarin we ons nu bevinden, Zuid-Holland. Daar gebeurt ook heel veel. Er is net een bestuursovereenkomst gesloten over de A13/A16-verbinding. Ik noemde al de RijnlandRoute en de Blankenburgverbinding. Er gaat dus heel veel gebeuren. Wat ons betreft gaan we er snel mee door. Als het goed is, vindt dit jaar eindelijk ook de opening van de A4 plaats, de snelweg in Midden-Delfland waarover al zo lang is gesproken. Wat ons betreft gaat die nu eindelijk een keer open. We hebben hierover vragen gesteld omdat er in de media wat consternatie is ontstaan over het mogelijk niet openstellen van deze snelweg vanwege waterlekage in de tunnel. Wat is de stand van zaken? Gaat deze snelweg open?

Ik kom op een ander punt van de A4, bij Leiden en Zoeterwoude. Wij hebben daarover eerder schriftelijke vragen gesteld. De weg is opgeleverd. Omdat het aantal files na de openstelling eerder toenam dan afnam, is afgesproken dat er gemonitord zou gaan worden: is de automobilist er na de gewenningsperiode voldoende op ingesteld en gaan de files daarmee weg? Wij moeten constateren dat dit nog niet zo is. Wat is er uit die monitoring gekomen? Welke aanvullende maatregelen worden er genomen om op de A4 bij Leiden te zorgen voor doorstroming?

Mijn volgende punt is de regio Rotterdam. Ik noemde al een aantal belangrijke verbindingen, ook in het kader van de mainport Rotterdamse haven. Wij hebben nog een vraag over de A20. De Kamer heeft eerder ten aanzien van de bezuinigingsvoorstellen die er lagen, besloten om de A20 iets naar achteren te schuiven. De A20 scoort echter ontzettend hoog in de file top 50, in negatieve zin. Is het in het kader van een nadere verkenning mogelijk om de A20 eens opnieuw te beoordelen? De laatste onderzoeken stammen namelijk uit 2009. Kan bekeken worden welke maatregelen wel op korte termijn mogelijk zijn, wat dit betekent en om welke bedragen het gaat?

Ik kom op de regio Amsterdam in brede zin, de Metropoolregio Amsterdam. Daar gebeurt ook heel veel. Aan de A1, de A6 en de A9 wordt druk gewerkt, net als aan de A1-corrider. Wat ons wel zorgen baart, is de A7. Als je dagelijks de auto instapt, is dit ook de eerste file die je tegenwoordig hoort. Er wordt nu gewerkt aan een spitsstrook. Is het mogelijk om die spitsstrook verder te verlengen bij Hoorn om de Westfrisiaweg en de aansluiting met Hoorn beter te kunnen benutten? Wie weet komen wij daarop in tweede termijn nog terug.

Ik ga nu naar de regio oost. Daarover is een belangrijke overeenkomst gesloten betreffende de A15/A12-verbinding. Ik ben blij dat tegemoet is gekomen aan de bezwaren van de inwoners van Helhoek. Daar hebben wij eerder ook om gevraagd.

De voorzitter:
U hebt nog één minuut.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Dank u wel. Wat ons betreft gaan we daarmee direct aan de slag en lopen we geen vertraging meer op bij deze belangrijke verbinding.

Ik heb nog wel een vraag over de A1. Er wordt op verschillende knooppunten gewerkt; dat staat ook in het MIRT Projectenboek. Bij het knooppunt Azelo-Buren staat echter nog steeds dagelijks file. Kan dat niet worden opgelost met zogenoemde verkeersmanagementmaatregelen of door andere slimme mogelijkheden? Is de Minister bereid om daarnaar te kijken?

Ik vergeet nog een belangrijk punt, namelijk het knooppunt Hooipolder. Dat is het enige knooppunt in Nederland waarbij we te maken hebben met een snelweg met stoplichten. Wat is er nodig om die stoplichten weg te halen? Wat betekent dat voor de doorstroom en voor extra investeringen?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

We horen nu het bekende warme pleidooi voor meer asfalt en meer doorstroming op de weg. Is de collega van de VVD het met GroenLinks eens dat elke treinreiziger die overstapt op de weg, omdat het op het spoor niet lekker loopt, mede zorgdraagt voor meer files?

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik weet dat mevrouw Van Tongeren een warme pleitbezorger is van de trein. Ik wijs erop dat voor 90% van alle verplaatsingen in Nederland het ov geen reëel alternatief is, omdat je er twee keer zo lang over doet. Ik denk vanuit de reiziger, die graag van A naar B wil, op een zo snel mogelijke manier. Vaak is dat met de auto. Als we 10% van alle autoreizigers de trein in zouden krijgen, hebben we een verdubbeling van de spoorcapaciteit nodig. Dat is irreëel en dat kan niet.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik ben het roerend eens met mijn collega van de VVD dat als treinen er twee keer zo lang over blijven doen, zij geen reëel alternatief zijn. Wij zouden juist samen op moeten trekken en bijvoorbeeld moeten vragen om de vijf grootste knelpunten op het spoor aan te pakken. Ik hoop dat de inzet van de VVD dan net zo voortvarend is als bij asfalt. Is mijn collega van de VVD het daarover met mij eens?

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik denk vanuit de mensen, die zo snel mogelijk van A naar B willen, zoals ik al zei. Als zij ervoor kiezen om met de trein te gaan, is dat prima. Als zij ervoor kiezen om met de auto te gaan, is dat ook prima. Het is niet zo dat je de verplaatsingen per auto en per trein een-op-een met elkaar kunt vergelijken, zoals mevrouw Van Tongeren voorstelt. Mensen moeten eerst naar het station toe fietsen of lopen. Dan moeten zij overstappen. Dat zijn allerlei redenen waarom mensen daar niet toe genegen zijn. Ik las in de media dat mevrouw Van Tongeren een voorstel heeft om het extra geld dat niet gebruikt wordt voor asfalt, te stoppen in de trein. Daar denken wij anders over, want volgens ons zijn er genoeg wegenprojecten waar dat naartoe zou kunnen gaan. Wat ons betreft betaalt de automobilist al meer dan genoeg en gaan die gelden gewoon naar wegenprojecten.

De voorzitter:

Ik geef mevrouw Visser de gelegenheid om haar betoog te vervolgen, maar ik breng in herinnering dat zij aan het eind van haar spreektijd zit, dus dat gaat af van de volgende spreker.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Dan geef ik het woord aan mijn collega, mevrouw De Boer.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Voorzitter. Dan gaan we nu over naar het rondje spoor. De recente commotie rond ProRail heeft duidelijk gemaakt dat er grote financiële knelpunten bestaan bij beheer, onderhoud en vervanging van het spoor tot 2028, te weten 475 miljoen euro. De voormalige Staatssecretaris heeft onder de noemer herijking spoor geïnventariseerd welke investeringsruimte er tot 2028 is op de post spoor. Deze is zeer beperkt, namelijk 167 miljoen van de oorspronkelijke 900 miljoen euro.

De Staatssecretaris wil deze middelen besteden ter ondersteuning van het Programma Hoogfrequent Spoor, studiekosten en Wayfinding op stations. Kan de Staatssecretaris de urgentie van deze projecten toelichten? Is het niet beter om te wachten tot er een totale afweging kan worden gemaakt, ook van de uitkomsten van de voorstellen van ProRail inzake het oplossen van het tekort bij beheer, onderhoud en vervanging?

We worden hierin gesterkt doordat we nog steeds geen inzicht hebben in de staat van het onderhoud van het spoor, waar de VVD bij herhaling om heeft gevraagd. Het programma Spoordata was aanvankelijk aangekondigd voor dit najaar. Als je dat inzichtelijk hebt, kun je ook bepalen wat je wilt uitgeven aan beheer, onderhoud en vervanging van het spoor en hoeveel middelen daarbij horen.

Dit bleek echter een procedurele opmerking te zijn, want in de stukken voor het AO Spoorveiligheid in december valt te lezen dat het project Spoordata pas in 2017 klaar is. De ILT is hierover ook heel kritisch. We zullen dit inhoudelijk bespreken in het desbetreffende AO, maar de VVD wordt gesterkt in de gedachte dat we moeten komen tot een integrale afweging over waar we de nog beschikbare ruimte aan willen uitgeven. Ik vraag de Staatssecretaris waarom zij de herijking nu al wil vaststellen. Zij heeft ook aangegeven op zoek te gaan naar financiële ruimte. Wij willen niet nalaten om dit overleg aan te grijpen om een paar accenten te zetten en vragen te stellen. In ieder geval dient de Staatssecretaris ons te overtuigen van nut en noodzaak van de verdeling van de middelen uit de herijking.

Een eerste accent en zorg van de VVD-fractie, waarover ik bij de begroting ook heb gesproken, is het station op mainport Schiphol dat uit zijn jasje groeit. Er worden maatregelen getroffen om de capaciteit op korte termijn te verbeteren, maar de VVD vindt dat er structurele maatregelen moeten worden genomen om de capaciteit te vergroten. Dit is nu beperkt tot lapmiddelen. Om dit belang te benadrukken dienen we vanmiddag ook een motie in. En dan een andere mainport: de Rotterdamse haven. Mijn collega mevrouw Visser sprak er ook al over. Het is een belangrijk punt. Het is voor de haven van groot belang dat de bereikbaarheid via water, weg en spoor goed is. De VVD heeft niet voor niets een aantal jaren geleden een motie ingediend met D66 om onderzoek te doen naar een nieuwe noordtak parallel aan de N18. Wij hebben afgesproken in dit verband de nationale markt- en capaciteitsanalyse af te wachten in 2017. Onze vraag is of deze analyse naar voren gehaald kan worden.

Bij de bereikbaarheid van de haven heeft ook de VVD een voorkeur voor het Theemswegtracé, waarmee de haven in de toekomst beter bereikbaar is per spoor. Het Rijk, de Europese Unie en het Havenbedrijf leveren alle een financiële bijdrage, maar de variant laat nog steeds een tekort zien. De VVD vindt het vreemd dat de gemeente Rotterdam op geen enkele manier een financiële bijdrage levert, terwijl de gemeente toch als grootste aandeelhouder jaarlijks dividend ontvangt. Zou de Minister dat willen aankaarten bij de gemeente Rotterdam? Daar liggen wellicht mogelijkheden.

Een laatste opmerking over de haven. Wij kregen de suggestie om naast de bestuurlijke regionale overleggen MIRT ook een overleg te organiseren

met de mainport. Wij vinden dat een goed idee omdat door de bereikbaarheid van de mainport Rotterdamse haven ook de Amsterdamse haven zich niet beperkt tot de regio waarbinnen dat overleg plaatsvindt. Ook kan hierbij worden gekeken naar nieuwe andere multimodale overslagpunten in het land, bijvoorbeeld Valburg in Gelderland. Dan kom ik bij een aantal concrete projecten, zoals de sluis bij Kornwerderzand. Het nieuwe college van de provincie Friesland zet in op een brede sluis die havens aan het IJsselmeer meer kansen biedt voor de bouw en het onderhoud van schepen. De VVD juicht een grotere sluis die de economie kan versterken toe, mits de provincie haar toezeggingen nakomt en het resterende financiële deel op tafel legt. Levert het nieuwe provinciebestuur nu eindelijk boter bij de vis? Ik heb het idee dat wij in een kip-of-eiverhaal zijn beland. De een wijst naar de ander. Wij vragen de Minister of zij bereid is om de regio te ondersteunen in de zoektocht naar innovatieve financieringsmogelijkheden. Dit doen wij ook bij station Schiphol. Wat ons betreft, moet de lead wel bij de regio blijven. Welke mogelijkheden zouden private bronnen, de Europese Investeringsbank, het Junckerfonds, in combinatie met het Waddenfonds, dat er ook nog is in de regio, kunnen bieden?

Ik heb nog een aantal concrete vragen die ik gezien de tijd kort langsloop. Hoe staat het met de Valleilijn? Daarover is vorig jaar een motie ingediend. Wordt er nu daadwerkelijk gewerkt aan capaciteitsverhoging in de spits? Waar is het wachten op?

Ik heb een vraag over het programma inzake onbeveiligde overwegen en de urgentie die er volgens ons is bij een aantal overwegen, waaronder Vierpaardjes Venlo en Deurne. Daarvoor hebben wij binnen het regeerakkoord 200 miljoen euro beschikbaar gesteld. Er ligt nog steeds 175 miljoen euro op de plank. Wij zijn nu drie jaar onderweg en wij vinden dat er haast moet worden gemaakt met de uitvoering. Hoe staat het daarmee?

De VVD wil graag een evaluatie van het AKI-plan en het veiligheidsknelpuntenprogramma. Van de 392 miljoen euro in dat programma is nog 13,5 miljoen euro over. Ik vraag niet om een evaluatie van tien pagina's. Welke knelpunten zijn aan het eind van het geld opgelost? Zijn alle knelpunten hiermee opgelost?

De VVD zet vraagtekens bij het programma Kleine functiewijzigingen. De helft wordt geschrapt en aan de herijking toegevoegd en de helft blijft beschikbaar. Dit lijkt tamelijk willekeurig. Welke brede visie zit achter dit programma?

De financiering van de Kuijpershal in Amsterdam baart zorgen. Wat is de inzet van de Staatssecretaris hierbij? Dan nog een vraag over Utrecht. In hoeverre is de Uithoflijn in Utrecht een oplossing, nu ik lees dat daarmee het knelpunt in termen van kwaliteit en capaciteit nog niet is opgelost?

De heer Hoogland (PvdA):

Voorzitter. Laat ik, zoals de Minister ons ooit heeft verzocht, beginnen met een compliment. Ik heb zelf ooit één keer een initiatiefnota geschreven en toen was er enige verbazing aan de andere zijde dat er door de Kamer allerlei complimenten werden uitgedeeld. Dat gebeurde eigenlijk nooit als wij over reguliere zaken spreken. Ik begin dus met een compliment aan de regio Zuid-Nederland en de manier waarop het ministerie daarmee is omgegaan voor het plan Bereikbaarheid Zuid-Nederland. Dat is een goede manier om te laten zien hoe je samen zaken voor elkaar kan krijgen. Het is goed dat de Minister bereid is geweest daar welwillend naar te kijken en mee aan de slag te gaan. Ik kom daar later nog op terug.

Dan nu het vervolg. Wij hebben kennisgenomen van de overleggen die de Minister en de Staatssecretaris hebben gevoerd met de regio's. Ik wil in het algemeen een punt maken. Wij moeten oppassen dat wij elkaar in bestuurlijke overleggen niet bezighouden met teksten waarvan ik mij altijd afvraag wat gewone mensen eraan hebben. Ik noem een voorbeeld om dat te illustreren. Het zal ongetwijfeld heel belangrijk zijn en op iets duiden

wat mij ontgaat. «De eerste resultaten van dit praktijkgerichte onderzoek leiden tot een nieuwe brede impuls voor het stedelijk wonen. Het doorpakken op complexe opgaven zoals transformatie is nu het credo.» «Het credo»... Toen dacht ik: een credo kan nooit voldoende zijn. Dit is echt een tekst die vanuit het ministerie aan ons is verzonden. Dit als opmerkingen vooraf. Ik wil hier een aantal zaken aan de orde stellen. Het wordt geen ronde door Nederland, maar een aantal thema's. Ik begin met de fiets, voor de Partij van de Arbeid een belangrijk onderwerp. Inderdaad hebben we daar met het CDA en de SP een nota over geschreven. Het is ook belangrijk omdat deze vorm van vervoer een vlucht neemt. Veel meer mensen pakken de fiets, ook voor het vervoer in het woon-werkverkeer. Wij dienen daarom een amendement in om 18,5 miljoen euro uit te trekken voor de aanleg van fietspaden voor woon-werkverkeer. Ik vraag de Minister of zij bereid is om te bekijken of cofinanciering met gemeenten en misschien ook provincies mogelijk is, om dat bedrag zo te vermeerderen dat er meer kan worden aangelegd. Immers, hoe meer, hoe beter. Eén specifiek punt is de A27, die op dit moment in Utrecht wordt aangelegd. Er zou een fietsersvoorziening kunnen worden gemaakt bij de brug over de Lek, maar daarvoor is wellicht cofinanciering nodig van het Rijk en de provincie, en misschien zelfs van gemeenten die iets willen bijdragen. Ik vraag de Minister of zij wil ingaan op de kansen om dit te realiseren. Onze ervaring is immers dat het duurder wordt als zoiets later of achteraf nog zou moeten. Tot zover de fiets.

Nu een andere mainport: Schiphol. We hebben gelezen dat er op 12 november topperleg is geweest over Schiphol. De vraag is dan: was het overleg top of was het een topperleg, wat weer iets anders kan impliceren. Het is wel goed dat dit op de agenda staat, want Schiphol groeit in aantallen reizigers. Er is een forse toename te verwachten, en er is de opgave om Schiphol landzijdig bereikbaar te houden; ik heb het nu niet over het luchtdeel. Ik vraag de regering of er een actuele stand van zaken kan komen en wat zij voornemens is te doen om Schiphol in de komende periode bereikbaar te houden. Het gaat daarbij zowel om de betrouwbaarheid van het station als om de capaciteit ervan. Dat is belangrijk voor ons land.

Nu het grensoverschrijdend vervoer. In het regeerakkoord is afgesproken om daaraan een impuls te geven. Er is op dat gebied nog niet heel veel bereikt. Wij weten dat dit ingewikkeld en lastig is, omdat je met andere partijen te maken hebt. Een aantal wat grotere projecten op dat gebied – maar ach, laten we die niet bespreken – hebben niet opgeleverd wat ze hadden gemoeten. Ik vraag de Staatssecretaris om een stand van zaken, met name voor het zuidelijke deel van Nederland in de richting van de grens en daaroverheen. Ik heb het daarbij natuurlijk over Eindhoven, maar ook over Heerlen en Aken.

De A4 Midden-Delfland is een van de grote projecten die tot een afronding komen. Daar is natuurlijk lang over gepraat en het is hartstikke goed dat die weg opengaat, maar de vraag is wel of hij volgende maand opengaat. Er spelen namelijk nogal wat problemen met het wegpompen van water. Bij mijn weten is dat 1 miljoen liter per dag. Het is de vraag of dit een structureel probleem is of niet en of er een verband is met de inklinkende grond, waar omwonenden last van hebben. Dit project baart ons zorgen. Wij hebben liever een zorgvuldige openstelling dan een snelle. Graag een reactie hierop van de Minister.

Nu twee keer een brug: de Botlekbrug en Calandbrug. Over de Botlekbrug hebben we hier meermalen gesproken. Hij is 12 juli van dit jaar opgesteld en heeft al meerdere jubilea mogen vieren in het aantal opgetreden storingen. Ik geloof dat er recent de 35ste was; ik kan me in ieder geval herinneren dat het aantal hoger was dan mijn leeftijd. Nu is dat laatste niet zo moeilijk, maar het zijn wel wat veel storingen voor een brug die er vanaf 12 juli ligt. Vanwege het aantal keren dat dit nog voorkomt, vragen

wij ons af of dit onder controle is of niet. De Calandbrug is een belangrijke verbinding voor de Rotterdamse haven. Het is belangrijk dat er bij deze brug wordt doorgepaktd en dat deze wordt vernieuwd. Er wordt gezocht naar 40 miljoen aan besparingen. Wij vragen ons af wat dat betekent voor de geluidswerende maatregelen die voor dat tracé in de planning zaten. Wordt daarop beknihbeld of niet? Voor de omwonenden is het belangrijk om dat te weten. Ik zeg niet dat we dit kunnen repareren, maar laten we wel duidelijk zijn jegens de omgeving. Als daarop wordt beknihbeld, gaat dat echt ten koste van de leefomgeving en het woongenot van mensen in de buurt. Daar ligt dus onze zorg, evenals over de start van de aanleg van de brug.

Ik ga verder over de bereikbaarheid van Eindhoven. Ik doe daarmee de titel waarom het gaat eigenlijk tekort: de bereikbaarheid van Zuid-Nederland. Zowel van de zijde van provincies en gemeenten als van de zijde van het Rijk is er uitvoerig uitvoering gegeven aan het bereikbaar houden van Eindhoven en het zuidelijke deel van Nederland. Dat is een goede zaak. In de huidige MIT-systematiek wordt er integraal naar vervoerssystemen gekeken. Er wordt met slimme oplossingen op gestuurd. Op welk punt vindt de Minister dat die systematiek is vernieuwd? Wordt in het plan ook de aanleg van een station of zelfs een intercitystation bij Eindhoven-Airport overwogen? Op de langere termijn kan dat een kans bieden. We leggen in Nederland niet zo heel veel stations aan, maar dit station biedt wellicht een oplossing voor problemen in de toekomst. Is de Minister bereid om daarnaar te kijken en om er iets voor te doen of lijkt het haar niet nuttig en vindt zij dat we er niet aan moeten beginnen? Dat kan ook.

Over de A20, een van de snelwegen, is iedere ochtend wel iets op de radio te horen. De A20 scoort ook altijd hoog in de file top vijftig, top tien en top twintig. Daaraan staat werk in uitvoering voor 2023 en verder gepland. Kan dat vervroegd worden? Het is een van de dingen die toch gaan gebeuren. Misschien kan het werk wel snel worden uitgevoerd, gezien de geringe budgets waarop eerder gewezen is.

Het programma Beter Benutten moet mensen verleiden tot het gebruiken van andere vervoersmodaliteiten. Mijn fractie plaatst echter vraagtekens bij de daarin toegepaste methoden. Zij vindt De Verkeersonderneming ook een interessante naam. Het is namelijk geen onderneming, maar een door de overheid gesubsidieerde instelling. Zij werkt wel samen met het bedrijfsleven, maar de implicatie is dat er dingen gebeuren die alleen op basis van financiële prikkels kunnen. Een van de berichten die mijn fractie bereikten, en die met een beetje gezond verstand eerder te verwachten waren, is dat mensen zich voor het project om buiten de spits te gaan rijden met de ene auto die voor de deur staat, inschrijven om vervolgens met de andere auto, bijvoorbeeld die van hun partner om maar een dwarsstraat te noemen, in de spits naar het werk te gaan. Vervolgens proberen zij geld van de overheid binnen te krijgen omdat zij zogenaamd meewerken aan de reductie van CO₂. Daarover kregen wij een prachtige glossy van Beter Benutten. Hoe effectief is deze methode? Er valt toch niet te controleren of er sprake is van een andere auto in de spits? Je kunt toch ook de auto van de buurman lenen om in de spits op pad te gaan en de winst met hem delen? Iets dergelijks wordt in Rotterdam-Zuid, waar ik woon, zo verzonnen. Wil de Minister nog reflecteren op de werkwijze?

De heer **Madlener** (PVV):

Die scepsis over het programma Beter Benutten deel ik. Dat weet de heer Hoogland. Er zit heel veel geld in, terwijl het maar de vraag is wat het voor zin heeft om mensen geld te geven. We hebben liever goede infrastructuur. De heer Hoogland wil betere fietspaden, zo blijkt uit zijn amendement. Dat is een manier om mensen te verleiden om de fiets te pakken. Dat is prima, maar de heer Hoogland haalt het geld daarvoor uit het hoofdwegennet. Zijn partij is al kampioen autobelastingen verhogen

en nu gaat zij geld uit de snelwegen halen! Dat is toch heel onverstandig, mijnheer Hoogland? U kunt toch beter geld uit Beter Benutten gebruiken om fietspaden aan te leggen dan geld van de automobilist uit wegen?

De heer **Hoogland** (PvdA):

De discussie over de autobelastingen en de verhoging daarvan ga ik graag op een ander moment nog eens aan. Ik herinner mij dat tussen 2010 en 2012 ook flinke verhogingen zijn doorgevoerd. Ik weet niet of men zich kan herinneren wie er toen regeerden, maar de PVV bevond zich onder hen. Belangrijk om vast te stellen is dat uit Beter Benutten allerlei fysieke aanpassingen worden betaald, ook wegen. Daarin past van alles; er gaat niet alleen maar geld naar niet-infra. Er gaat heel veel naar infra. Het project om mensen die buiten de spits gaan rijden, te betalen is een voorbeeld van wat er in het kader van Beter Benutten gebeurt. Er gebeuren ook heel veel andere dingen die wel degelijk over infrastructuur gaan. De misvatting dat het geld alleen naar dat ene project gaat, zet ik graag recht. Ik had inderdaad niet gerekend op steun van de PVV voor dit amendement, al was het maar omdat de dekking nu wordt gevonden in het hoofdwegennet. Heeft de heer Madlener een alternatief? Dan kijk ik daarnaar. Beter Benutten is voor het grootste deel belegd. Infra moet betaald worden. Daarvoor hebben we een pot, het Infracfonds. Vandaar deze dekking.

De heer **Madlener** (PVV):

De heer Hoogland kan inderdaad steun krijgen als hij de dekking uit de projecten van Beter Benutten haalt. Zoals hij al zei, is het zeer dubieus om mensen geld te geven voor het rijden van de spits. Als hij dat geld gebruikt om echt betere infrastructuur aan te leggen, kan ik ermee instemmen. Het maakt ons niet eens zo veel uit of het een fietspad of een autoweg is. Fietspaden zijn natuurlijk prachtig en ik zie dat er heel veel ongelukken met fietsers gebeuren. Haal het geld niet bij de wegen vandaan! Dat is mijn oproep. Is de PvdA bereid om de bezuiniging op de wegen te stoppen en om het geld daarvoor niet weg te halen, maar naar alternatieve financiering te kijken?

De heer **Hoogland** (PvdA):

Laten we eerst de reactie van het kabinet afwachten. Als er een andere dekking mogelijk is, wil ik er altijd naar kijken. Als u zelf suggesties hebt hiervoor, wil ik er ook naar kijken. Ik weet wel dat Beter Benutten op dit moment helemaal belegd is en dat het daarom technisch niet mogelijk is om het geld daar weg te halen. Het wordt nu echter zo'n technische discussie dat ik niet denk dat al uw wensen ten aanzien van infra staan of vallen met de 18,5 miljoen die nu naar de fietspaden gaan, want daar leggen we nog geen kilometer snelweg van aan, zelfs nog geen halve kilometer. Dus wat dat betreft focust u op iets wat heel klein is voor een groter probleem. U wilt namelijk veel meer geld voor de wegen besteden. Welnu, dat gaan we niet regelen door dit amendement ten bedrage van 18,5 miljoen om te bouwen. Met dat geld leg je niet zomaar een snelweg aan, zoals u weet.

De heer **Houwers** (Houwers):

Ik wil nog graag even op dit punt doorgaan. De heer Hoogland zegt dat hij niet zo gecharmeerd is van de wijze waarop de invulling plaatsvindt van het niet rijden in de spits. Hij geeft aan dat daar gemakkelijk mee gefraudeerd wordt of er in ieder geval niet juist mee wordt omgegaan en dat het daarom het beoogde effect niet heeft. Betekent dit dan dat de heer Hoogland hiermee zou willen stoppen of ziet hij mogelijkheden om het op een andere manier in te vullen zodat het verbeterd wordt? Wat stelt hij zich daarbij voor? Met het alleen benoemen van het probleem ben je er namelijk nog niet.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Daarom heb ik er ook schriftelijke vragen over gesteld. Dat is een heel interessante set vragen, waarvan ik het iedereen kan aanraden die even te lezen. Daarin komt inderdaad naar voren dat ik vind dat we moeten kijken of dit effectief is. Waar het gaat om de fraude: een deel van de mensen heeft het geprobeerd, wat vervolgens is ontdekt. Dus de vraag is eventjes hoe het verder precies zit. Pas als daarover meer duidelijkheid is, denk ik dat je conclusies moet trekken.

De heer **Houwers** (Houwers):

In het verlengde van wat de heer Madlener zo-even naar voren bracht, kan ik mij voorstellen dat als je er zo veel twijfel bij hebt en je constateert dat het niet werkt, je dan niet verdergaat op het spoor van nog meer controleren, het benoemen van adressen et cetera. Je zou er dan zelfs de term «big brother» aan kunnen verbinden. Is het dan niet veel beter om, zoals de heer Madlener aangeeft, dat geld op een andere manier in te zetten en er principieel voor te kiezen om ermee te stoppen?

De heer **Hoogland** (PvdA):

De heer Houwers trekt nu te snel conclusies. Hij zei zo-even: als je twijfel hebt en je ziet dat het niet werkt. Mijn reactie daarop is dat je bij twijfel eerst moet gaan onderzoeken. De conclusie dat het niet zou werken, heb ik nog niet getrokken vandaag en denk ik ook niet dat de heer Houwers die al kan trekken, maar als blijkt dat we straks die conclusie wel kunnen trekken, hebben we een casus waarin we moeten kijken of we er niet mee zouden moeten stoppen. Daar is nu echter nog geen sprake van.

De heer **Smaling** (SP):

Voorzitter. Ik begin maar meteen met concreet te zijn, want de tijd is beperkt, waar dan nog bijkomt dat ik er ook altijd een handje van heb om met allerlei algemene bespiegelingen de helft van mijn tijd te verkloten. Vrijdagavond is er vrij sneaky een brief binnengekomen waaruit bleek dat het Meerjarenprogramma Geluidsanering een heleboel geld tekortkomt, te weten 800 miljoen. Dat is hetzelfde bedrag dat oorspronkelijk geraamd was. Misschien valt dit voor sommigen een beetje buiten het MIRT, maar ik vind dit wel zorgwekkend. Het is een heel groot bedrag. Het is jammer dat Rijkswaterstaat en ProRail er niet voor de eerste keer naast zitten waar het gaat om hoeveel iets gaat kosten. Ik vraag de Staatssecretaris om het bedrag dat nodig is op te hoesten. Daardoor zal er misschien een tunnel of een 2x7 minder aangelegd worden, maar we kunnen de mensen niet in de steek laten als het aankomt op het nemen van maatregelen op het gebied van geluid. We hebben dit onszelf beloofd en er is wetgeving ingevoerd. We moeten gewoon aan die doelstelling voldoen. Wat het fietsen en wandelen betreft spreek ik mijn grote dank uit aan de Minister voor het opvolgen van de moties die het gevolg waren van het notaoverleg. Dat is een stap vooruit. Het is prettig dat we in ieder geval nog twee jaar met de routestichtingen vooruit kunnen middels voortzetting van het desbetreffende amendement. Het leek eerst te gaan om een periode van een jaar maar gelukkig is dat nu drie jaar geworden. Verder zullen wij bovenop de uitvoering van de moties blijven zitten. Ik denk ook dat wij het amendement van de heer Hoogland kunnen steunen; we zullen er in ieder geval nog even goed naar kijken. Feit is dat meer dan de helft van de autoritten korter is dan 7,5 km, hetgeen een afstand is die de meeste fietsers acceptabel vinden. Dus in dat hele denken over die modal shifts – waar ik tot op heden nog geen Nederlandse term voor heb kunnen bedenken – moeten we hier echt naar kijken. Het is daarom ook goed dat er in het MIRT Projectenboek ook een hoofdstuk MIRT en active modes is. Dat is ook weer Engels. Het zou wel fijn zijn als het wat vernederlandst zou kunnen worden. Maar het is fijn dat er een fiets-hoofdstuk zit. Laat ik dat zo zeggen.

Er zijn twee belangrijke zaken voor deze drukke provincie. We zouden voor Zuid-Holland wel een lijst met tien zo niet meer wensen kunnen formuleren, maar wij vinden het van groot belang dat de inpassing van de A13/A16 op een goede manier gebeurt. Bij Amsterdam ligt er nog een behoorlijk mooie groene ring rondom de stad, onder andere door planfiguren als de rijksbufferzones die de Minister uit de ruimtelijkeordeningssystematiek heeft gehaald, maar Rotterdam heeft dat veel minder. Als je die A13/A16 nu op een goede manier inpast, bewijs je de noordelijke kant van Rotterdam ook een dienst door welzijn en ruimtelijke kwaliteit voorop te stellen. Ik vraag de Minister om nog eens te kijken naar de verdieping van de N471 en het alternatieve ontwerptractébesluit dat partijen hebben voorgelegd.

Ik kom te spreken over de A20-oost Rotterdam-Gouda. Ik ben onlangs in Zuidplas geweest en zag dat het omliggende wegennet al behoorlijk veel last heeft van drukte op de A20. Wat ons betreft, wordt dit project ook wat naar voren gehaald.

De SP-fractie is van mening dat de aandacht in Noord-Holland moet uitgaan naar de driehoek Amsterdam-Hoorn-Alkmaar. Er zijn te weinig en te korte treinen tussen Amsterdam en Hoorn. Dat is echt een probleem waarvoor wij graag de aandacht van de Staatssecretaris vragen. Tussen Alkmaar en Enkhuizen is nog altijd sprake van een enkelspoor. Ook die verbinding zouden wij graag wat naar voren halen. Wat station Schiphol betreft, sluit ik me aan bij de woorden van mevrouw De Boer. In een van de brieven staat dat er creatieve opties voor financiering worden onderzocht. Hoe creatief zijn die en wat kan ik me daar verder bij voorstellen? Is de verbinding A7/A8 nu helemaal losgelaten door de Minister, ook omdat die door een UNESCO-werelderfgoed loopt, of wordt dat aan de provincie overgelaten?

In Flevoland wordt de A6 verbreed. Ik vraag me af of je dat niet door Schiphol moet laten betalen, want het gaat ook om Lelystad Airport. Schiphol heeft toch ooit gezegd daarvoor de financiering ter hand te nemen? Nu gaan we echter met publiekelijke middelen de rijksweg A6 tussen Almere en Lelystad verbreden waarvan je je kunt afvragen of dat nodig zou zijn als dat vliegveld niet zou worden uitgebreid. Als je dat doet, kun je de vliegtuigen net zo goed op die weg laten landen. Dan hoeft je Lelystad ook niet meer op te schalen.

Ik doe een rondje Utrecht. Ik krijg van de Minister graag een update, waaruit blijkt hoe zij kijkt naar Utrecht en omstreken. Het gaat mij vooral om de noordelijke randweg. Ik ben blij dat daar tempo mee wordt gemaakt. Hoe gaat het eruit zien? Worden het onderdoortjes waardoor de afslagen worden ontlast? Ik ben ook blij met de sneltram naar Utrecht Science Park. Is er al een beeld van wat je aan de achterkant van de eindhalte op Science Park kunt bewerkstelligen om de binnenstad van Utrecht te ontlasten? Ik doel dan bijvoorbeeld op een verbinding met het station Bilthoven of station Driebergen-Zeist, waardoor de reizigers uit die contreien niet via de binnenstad van Utrecht hoeven te reizen.

Wij hebben in groter verband nog steeds een voorkeur voor een spoorlijn van Utrecht naar Breda in plaats van het verbreden van de A27. Het station Breda krijgt een internationale functie en het zou ook goed zijn voor Gorkum en omstreken. Het zou de MerwedeLingelijn tot een nog groter succes maken. Ik wil Dordrecht daar ook nog even bij laten aanhaken. Ik wil dat de regio Utrecht-Gorkum-Breda-Dordrecht van een goed spoornetwerk wordt voorzien.

Ik noem ten slotte, wat de provincie Utrecht betreft, Loenersloot. De afslag van de A2 op de N201 is wel verbreed, maar het loopt weer vast als je doorrijdt richting Vreeland en 's Graveland. Er is immers geen brugverbreding over de Vecht gerealiseerd. Het is allemaal VVD-gebied, dus ik doe alleen mevrouw Visser al een plezier door dit te noemen.

Een volgend punt is groot-Eindhoven, als ik het even zo mag noemen. Speciaal vanwege het overlijden van Armand verdient Eindhoven sowieso

extra aandacht. Als we Eindhoven dan even wat breder bekijken, wat ook verstandig is gezien de positie en het succes van Eindhoven als science knooppunt en brainpoort, dan kan dat knooppunt Hooipolder met die stoplichten op een doorgaande belangrijke snelweg eigenlijk niet meer. Ik sluit me dus aan bij de woorden van de VVD daarover. Misschien kunnen we daar samen iets aan doen. Dan duik ik nu Limburg in en begin met Heerlen-Aken: leg die spoorlijn nu eens aan! We ouwehoeren nu al jaren over die verbinding. Heerlen lijkt werkelijk het einde van de wereld. Kijk naar Twente, waar de Staatssecretaris vandaan komt. Bij Hengelo knal je zo Duitsland in. Vanuit Enschede kun je elk uur naar München en naar Dortmund. Maar het station van Heerlen heeft gewoon niet meer waarde dan dat van Almelo de Riet, Bussum Zuid of Hollandsche Rading. Leg die verbinding nu aan, want in Duitsland wordt in 2015 het Bundesverkeerswegeplan vastgesteld. De vervoersorganisatie Nahverkehr Rheinland is coöperatief en wil miljoenen meefinancieren. Smeed het ijzer als het heet is en dat is het nu! Leg dat ding dus aan.

Wij zijn tevreden over het hele bidbookproces. Knooppunt Leenderheide komt er wat bekaaid vanaf in de plannen. Wij hebben enige zorg over de leefbaarheid rond de N279 tussen Veghel en de aansluiting op de A67 bij Asten. Die weg moet wel van een heel goede kwaliteit worden. Als je daaroverheen rijdt, ruik je al heel veel varkenslucht. Die weg moet zo goed mogelijk worden, om overbelasting te voorkomen. Hoe ziet de Minister de voltooiing van de plannen die in het bidbook op dat punt worden voorgelegd?

Over Gelderland heb ik alleen spoorkwesities. Mevrouw Dik-Faber bekommert zich meestal om de kippenlijn, maar zij is er nu niet, dus zal ik het maar doen. De kippenlijn is al veel beter dan vroeger, maar ik denk dat er echt spoorverdubbeling nodig is tussen Barneveld en Ede-Wageningen, om daar een kwartierdienst te kunnen draaien. Ziet de Staatssecretaris daartoe mogelijkheden?

In de Achterhoek moeten meer maatregelen worden genomen dan er nu worden voorgesteld. De investeringen in het regionale spoor zijn allesbehalve voldoende om de Achterhoek van voldoende spoorcapaciteit te voorzien. Een verdubbeling tussen Didam en Winterswijk is minstens noodzakelijk.

Dan kom ik nu op Overijssel. Zwolle en Twente moeten goed verbonden zijn. Waarom mag het traject tussen Wijthmen en Nijverdal zich niet verheugen in de belangstelling van de Minister, terwijl dat voor andere delen van de N35 wel geldt? Het Pieterpad komt tot stilstand bij de N35 bij Nijverdal. Zo zouden wij het niet doen, hebben wij met Rijkswaterstaat afgesproken. Graag vraag ik daar nog aandacht voor.

Het aantrekkelijke aan de voorbereiding van dit MIRT vond ik de grotere complexe dingen, zoals de warmterotonde Zuid-Holland, een brede aanpak Eems-Dollard, maar ook de gevolgen van de ruimtelijke effecten van de Mijnbouwwet voor de windparken in Drenthe. Hoe brengen wij die straks in een nationale omgevingsvisie? Wordt de nationale omgevingsvisie leidend voor het MIRT? Dat zou ik fijn vinden, want de R van het MIRT krijgt dan wat meer een positie in dit hele dossier. Dan praten wij niet steeds alleen maar over wegen, spoorlijnen en vaarwegen.

Mijn excuses aan Noord-Nederland. Dat heb ik een beetje laten zitten, maar ja, ik heb maar negen minuten; een klein partijtje, hè.

Mevrouw Hachchi (D66):

Voorzitter. Het is voor mij de eerste keer dat ik het debat over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport meemaak. Collega Visser had het over een rondje Nederland. Ik heb inderdaad ook mails mogen ontvangen uit alle hoeken van het land. Laat ik beginnen met goed nieuws uit het zuiden van het land. Nadat de Ruit Eindhoven niet doorging, hebben bestuurders van de provincies Limburg en Noord-Brabant de handschoen opgepakt en zijn aan de slag gegaan om

tot de noodzakelijke maatregelen voor de regio te komen. Ik geef dan ook een compliment aan alle betrokkenen die aan dit plan hebben gewerkt. Zo kan het dus ook, zou ik bijna willen zeggen. D66 is vanzelfsprekend blij met deze plannen en vraagt dan ook aan de Minister om hier zo snel mogelijk mee aan de slag te gaan. Toch zijn er ook wel wat vragen en zelfs zorgen. Wij hebben vanochtend een petitie ontvangen over de A2 tussen Eindhoven en Weert. Wanneer wordt gestart met het onderzoek naar de A2? Daarover lees ik in de stukken van de Minister. Is zij het met mij eens dat hierover zo snel mogelijk duidelijkheid moet komen? De Minister heeft het over een kortetermijnonderzoek en een langetermijnonderzoek. Ik zou graag helderheid krijgen op dit punt.

Iets wat mijn fractie zorgen baart, is participatie van omwonenden bij infrastructuurprojecten. Wij horen te vaak dat omwonenden zich niet gehoord voelen of dat hun mening niet serieus wordt genomen in de besluitvorming. Nu is het te veel in de trant van: het is leuk dat de maatschappij meepraat, maar het moet er niet tot leiden dat de projecten van de Minister in gevaar komen. Dat is natuurlijk geen participatie. Bij de participatie wordt de inbreng van de maatschappij serieus genomen. Bij participatie tellen initiatieven uit de maatschappij net zo zwaar als overheidsplannen. Bij participatie is het proces transparant en de communicatie duidelijk. Zo staat het letterlijk in de Code Maatschappelijke Participatie, een code die nota bene door de Minister zelf naar de Kamer is gestuurd. Is de Minister bereid om toe te zeggen dat de Code Maatschappelijke Participatie vanaf nu goed zal worden nageleefd bij infrastructurele projecten?

De Minister heeft aangegeven volgend jaar op negentien extra trajecten 130 km/u te willen gaan rijden. Uiteindelijk wil zij dat op drie kwart van de trajecten realiseren. D66 is voor soepeler doorstroming en ook wij vinden het fijn om lekker door te rijden, maar voordat de Minister haar schaar alweer te voorschijn haalt om het zoveelste lintje door te knippen, vraag ik mij nog wel een paar dingen af. Veilig Verkeer Nederland heeft gezegd zich zorgen te maken over de veiligheid. Kan de Minister toelichten wat de gevolgen van die verhoging zijn voor de veiligheid op de Nederlandse wegen? Wordt hier al over gerapporteerd en, zo nee, is de Minister daartoe bereid? Hoe staat het met de ambitie om op elke rijksweg drie van de vijf veiligheidssterren te hebben? Daarnaast wijst Milieudefensie terecht op de verhoogde uitstoot. Heeft de Minister hier rekening mee gehouden? Is het met het oog op de milieudoelstellingen een optie om de maximumsnelheid te verhogen? Kan de Minister inzicht geven in die gevolgen voor het milieu?

Ook hier is participatie van omwonenden een issue. Ik denk aan gezondheidsrisico's, geluidsoverlast en afspraken met gemeenten die niet worden nagekomen. Het leidde zelfs tot een rechtszaak. Dat kan natuurlijk niet de bedoeling zijn. Om dit in het vervolg te voorkomen, vraag ik de Minister of zij bereid is toe te zeggen om bij een 130 km/u-traject transparant met omliggende gemeenten te overleggen en gemaakte afspraken na te komen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik zou graag horen waar D66 zelf staat bij het 130 km/u rijden. Er ligt een energieakkoord waarvan ook D66 zegt dat het eigenlijk nog te weinig is. Wat de uitstoot op de weg betreft hebben wij nog geen concreet ingevulde plannen voor het omlaag brengen daarvan. Geen 130 rijden zou een bijna gratis mooie eerste stap zijn. Deelt D66 dat standpunt met GroenLinks?

Mevrouw **Hachchi** (D66):

GroenLinks vindt D66 aan zijn zijde of andersom als het gaat om een kritische blik op het 130 km/u rijden. Wij hebben steeds aangegeven dat het daarbij gaat om veiligheid, milieu en draagvlak bij omwonenden en

betrokken gemeenten. Dat zijn de uitgangspunten van D66. Ik snap de zorgen die mevrouw Van Tongeren uit als het gaat om die milieudoelstellingen. Vandaar mijn vragen aan de Minister.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

D66 en GroenLinks hebben samen een motie ingediend op grond waarvan gemeentes als serieuze gesprekspartners moeten dienen, ook voor de ringwegen rond steden, op het punt van de maximumsnelheid. Ik denk dat ook D66 graag van de Minister hoort hoe deze aangenomen motie is uitgevoerd.

Mevrouw **Hachchi** (D66):

Daar kan ik mij alleen maar bij aansluiten.

Ik kom op het fietsen. Er ligt een mooie kans om meer mensen met de fiets te laten gaan. Die kans wil D66 niet laten lopen. Het gaat om de bruggen bij de A27. Daar zou een fietsstrook kunnen worden toegevoegd, waardoor fietsers een kwartier reistijd besparen, meer mensen op de fiets naar hun werk gaan en de autorijbaan wordt ontlast. De provincie is bereid om een deel van de kosten – wij hebben het over 11 miljoen – op zich te nemen. Ziet de Minister mogelijkheden om dit te steunen?

Op knoppen drukken, lintjes doorknippen, eerste stenen leggen, de Minister kan dat als geen ander. Chapeau daarvoor, maar mijn vraag is hoe het staat met het onderhoud. Gaat achterstallig onderhoud ten koste van de veiligheid? Graag een heldere reactie.

Het optimaal gebruik van de bestaande infrastructuur is voor D66 belangrijk. In dat kader vragen wij ons af waarom de intercitystatus van zowel Dordrecht als Schiedam lijkt te worden geschrapt. Kan de Staatssecretaris dit toelichten? Is het niet beter om voor Schiedam het andere onderzoek af te wachten – ik heb begrepen dat er nog een ander onderzoek loopt – voordat een beslissing wordt genomen? Waarom worden er rondom Dordrecht 2.300 mensen per dag met extra reistijd opgezadeld?

In het licht van optimaal benutten wil ik ook de spoorwegen die door Borne lopen aankaarten. Is de Minister bereid om de optie te bekijken waarin de spoorlijnen langs het nieuwe uitbreidingsstracé A35 worden gelegd in plaats van door de stad? Ik heb begrepen van mijn collega dat de Staatssecretaris vorige week bij het AO Spoor terecht zei dat het openbaar vervoer niet alleen milieuvriendelijk en efficiënt is, maar ook belangrijk omdat sommige mensen er gewoon van afhankelijk zijn. Dat betekent dat we niet alleen in de Randstad, maar ook daarbuiten moeten zorgen voor goede verbindingen. In dat licht zie ik ook de discussie over het regionale spoor. Door de herijking komt er een streep door vele regionale spoorambities. Ik snap dat een keuze gemaakt moet worden, omdat je elk dubbeltje maar één keer kunt uitgeven, maar ik vraag mij af of de keuzes die gemaakt worden, wel de goede zijn. Heeft de Staatssecretaris goed in kaart wat de consequenties zijn van de bezuinigingen op het regionale spoor? Wat betekent het voor de bereikbaarheid van Noord-, Oost- en Zuid-Nederland? Wat betekent het simpelweg voor de reizigers? Dat geldt niet alleen binnen Nederland, maar ook voor de verbinding met andere landen, bijvoorbeeld – de collega's zeiden het ook al – de verbinding Eindhoven-Heerlen-Aken en Keulen. Ook daar is vorige week uitgebreid bij stilgestaan, heb ik begrepen. Ik wil de Minister alleen nog vragen of die financiering al rond is en of het ook om onderhoudsgeld gaat.

Dan kom ik op Schiphol. Wij willen de concurrentiepositie van Schiphol graag behouden en de aantrekkelijkheid vergroten. Hiermee gaat natuurlijk wel de drukte toenemen. Ook collega De Boer had het erover. Wij zien nu al te vaak te veel problemen; ik noem bijvoorbeeld de storingen in de tunnel. Ik heb de volgende vragen aan de Staatssecretaris: heeft zij inmiddels al gesproken over alternatieve financiering buiten het

MIRT om? Ziet zij de urgentie van het probleem ook? Hoe gaat zij hiernaar handelen? Is de Staatssecretaris eventueel bereid om Schiphol tot een nieuw sleutelproject te benoemen? Ik sluit mij aan bij collega Hoogland als het gaat om Eindhoven Airport en zijn vragen over de mogelijkheden van een treinstation.

Ook de wegen zouden zo goed en veilig mogelijk benut moeten worden. Ik wil één voorbeeld aanhalen, namelijk de versmalde A20 bij de afslag Nieuwerkerk, die vaak een oorzaak is van fileproblemen door aanrijdingen. Auto's komen hier met 130 km/uur op een punt af waar een driebaansweg ineens overgaat in een tweebaansweg. Een fuik dus. Erkent de Minister dat probleem? Is zij bereid hiernaar te kijken?

Wat de Botlekbrug betreft, sluit ik mij omwille van de tijd aan bij de vraag van collega Hoogland.

Als laatste de N35 bij Raalte. In haar antwoord op de feitelijke vragen schrijft de Minister dat zij verwacht in december te beginnen met de uitwerking van de maatregelen. Dat zouden wij graag wat sterker zien. Vandaar dat ik vandaag aan de Minister vraag of zij kan toezeggen dat dit ook daadwerkelijk in december gaat gebeuren. Daar wil ik het bij laten.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan mevrouw Van Tongeren, die heeft aangegeven dat zij een aantal punten mede namens de fractie van de ChristenUnie zal inbrengen. Zij is zelf van de fractie van GroenLinks.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Voorzitter. Treinreizigers staan steeds vaker in de file. Meer asfalt lijkt sneller geregeld dan spoorverbredingen. Dat is vreemd, want openbaar vervoer, fietsen en wandelen zijn de klimaatvriendelijkste manieren van vervoer en zouden dus voorrang moeten krijgen. Ik noem een aantal van mijn top vijf. Andere woordvoerders noemden een aantal ervan ook. De enkelsporige brug bij Ravenstein, de Zaanlijn, Lelystad-Almere-Amsterdam-Schiphol, de flessenhals bij Rijswijk en met stip op één: Utrecht-Arnhem. Graag hoor ik van de bewindspersonen hoe we kunnen komen tot een dramatische versnelling in het oplossen van deze knelpunten.

Dan de verbinding met Duitsland. Een aantal woordvoerders zei het al en ook GroenLinks wil graag weten welke actie de Staatssecretaris gaat ondernemen om die verbinding snel voor elkaar te krijgen. Hoe zit het met de financiering? Dezelfde vragen heb ik over Breda-Dordrecht. Kan de Staatssecretaris het initiatief oppakken van Train to you, zodat je makkelijker Europese treinkaartjes kunt aanschaffen? Ook dat maakt het treinvervoer aantrekkelijker.

Mede namens de ChristenUnie zijn wij erg blij met de extra aandacht voor de fiets. Voor recreatief fietsen en voor wandelroutes zou er ook nog wat meer aandacht kunnen komen. We willen graag meer snelfietsbanen, bijvoorbeeld bij de Amelisweerd en in de Brainpoortregio. Ook de Lekbrug over de A27 is eerder genoemd. Graag hoor ik daarop een reactie. Wat kunnen we doen om de verbreding van de snelfietsbanen wat hoger op de agenda te krijgen?

De Ruit Eindhoven is eveneens eerder genoemd. Daar wordt meer ingezet op smart mobility. Dat spreekt GroenLinks en de ChristenUnie veel meer aan. Het plan rondom smart mobility wordt breed gedragen, maar niet al het gereserveerde rijksgeld dat gereserveerd stond voor de Ruit, is belegd. GroenLinks en de ChristenUnie pleiten ervoor, het overgebleven geld onder andere in te zetten voor het afmaken van het knooppunt Hooipolder.

Brabant heeft de spoorlijn Breda-Utrecht opgenomen in het coalitieakkoord. GroenLinks en de ChristenUnie pleiten ervoor om de mogelijkheden van deze spoorlijn goed te onderzoeken, bijvoorbeeld de mogelijkheid van fasering. Het budget dat over is van de Ruit Eindhoven

zou voor dat onderzoek ingezet kunnen worden. Wij pleiten voor aanpak van de A27 bij Gorinchem. De A27 moet niet zodanig worden gelegd dat de aanleg van de spoorlijn onnodig duur wordt. Die twee moeten goed in elkaar gevlochten worden.

Zowel GroenLinks als de ChristenUnie was tegen de aanleg van de Blankenburgtunnel, maar als deze er coûte que coûte moet komen, dan willen wij dat er een fietsverbinding komt in de tunnel. Ook willen wij graag een garantie voor het behoud van de veerverbinding Maassluis-Rozenburg.

Door de realisatie van het Zuidasdok moet de succesvolste bus, de R-netbus 346, die in de spits elke vier minuten rijdt en dus heel veel van het autoverkeer afvangt, straks meerijden met de auto's. Dan staat die gewoon in de file in plaats van los op de vluchtstrook, wat het einde van het succes van die bus zal betekenen. Het leidt ook tot veel meer auto's op de weg en dus langere files. Wat kunnen wij daaraan doen? Is men bereid om ervoor te zorgen dat die bus gewoon nog steeds met voorrang langs het verkeer kan rijden? De ChristenUnie en GroenLinks pleiten voor een bredere Schinkelbrug, zodat die vluchtstrook als busbaan behouden kan blijven.

GroenLinks heeft met enige regelmaat in de vijf jaar dat ik nu in de Kamer zit opgeroepen tot actuele en accurate verkeersmodellen. Veel van de wegverbredingen zijn gebaseerd op verkeersanalyses van voor 2008. Ik hoor graag van de Minister dat dit klopt en of zij bereid is om deze te updaten naar de huidige situaties. Je ziet nu al dat meer wegverbreding ook meer autoverkeer aantrekt, waardoor de filedruk toeneemt. Je ziet dat files ook ontstaan bij het beter benutten van de vluchtstrook, bijvoorbeeld als er ongelukken zijn; de helft van de files wordt veroorzaakt door incidenten en ongelukken. Dat werkt niet op deze wijze. Zo wordt de verkeersdruk bij de A13/A16 verplaatst naar de A20 bij Gouda. Vandaar mijn pleidooi: elke persoon die je in de trein of de snelbus kunt krijgen, zorgt ervoor dat de automobilist die geen andere optie heeft op de weg kan zitten. Die twee systemen zijn afhankelijk van elkaar.

Het klimaat schreeuwt om CO₂-killers. De top vijf van het spoor aanpakken zou daar enorm bij helpen. De milieuvriendelijkste mobiliteitsvormen in Nederland zouden nu echt voorrang moeten krijgen. Het MIRT heeft daar een mooie start mee gemaakt. Mijn compliment van de dag is voor de aandacht voor de fiets. Ga hiermee verder en breng een versnelling aan. We gaan aan het einde van de week beginnen met de conferentie in Parijs. Het is echt een oproep aan alle landen om te doen wat we kunnen. Nederland kan veel meer doen op het gebied van mobiliteit om het klimaat een stuk CO₂-armer te krijgen. Dank u wel, voorzitter.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Voorzitter. We hebben natuurlijk heel veel projecten. We hoorden er ook een aantal voorbijkomen. Toch wilde ik beginnen met een deel van mijn tijd besteden aan een overkoepelende beschouwing. Op 19 november jongstleden kregen we een korte blik in de toekomst van de wijze waarop het wegverkeer in Nederland er volgend jaar en de jaren erna uit gaat zien. Het was even slecht weer en alles stond vast. 's Avonds stond er bijna 1.000 kilometer file in Nederland op 150 knelpunten. Vorige week hebben we het AO Spoor gehad. Toen hebben we ook al met de Staatssecretaris besproken dat we op dat spoor eigenlijk nu al vastzitten. Als je kijkt naar de vertragende factoren, qua aanschaf van treinmaterieel en tekorten in de budgetten?, waarbij ik het pleidooi van de VVD over het onderhoud spoor zeer kan ondersteunen, dan zie je dat het verkeer zowel op het spoor als op de weg gigantisch vast komt te zitten. Voor zover we dit jaar nog niet vaststaan op het spoor en de weg, wordt dat volgend jaar veel erger, en elk jaar erbij wordt dat steeds meer. De Minister en de Staatssecretaris doen mee aan het waarschuwen – jongens, kijk eens, het wordt erger – maar we zien geen stappen voor wat we eraan kunnen

doen. Ik kies voor deze opening omdat ik wil voorkomen dat we elkaar gaan beschieten met uitspraken als «hoeveel heb jij gekocht en hoeveel heb jij daarna weer teruggetrokken op die budgetten». Ik wil liever kijken hoe we dit probleem als geheel kunnen zien tot 2028 en hoe we verbetering kunnen aanbrengen op dat grote project van mobiliteit.

We zien dat er in het MIRT aandacht is voor milieu, infra, ruimte en transport, maar de E van economie zien we eigenlijk niet. Eigenlijk zou het een «MIRET» moeten worden. De brainport, seaport, mainport, Schiphol, de haven van Rotterdam, Eindhoven en een aantal andere economische hotspots in Nederland hebben daar zeker een aandeel in. Het bedrijfsleven is bereid om te investeren, maar daarvoor heeft het een grotere schaal nodig. Bij dit MIRT noemen wij allemaal losse projectjes naast elkaar. Ik doe daar dadelijk ook nog aan mee, omdat elk project op zich heel belangrijk is. Dat kan echt nooit de schaalgrootte opleveren die het bedrijfsleven nodig heeft. Ik vraag aan de Minister en de Staatssecretaris of zij een coördinerende rol willen spelen, het project mobiliteit in Nederland tot 2028 als één project willen zien en dat samen met het bedrijfsleven willen uitvoeren. Op die manier zijn schaalvoordelen te halen. Op die grote schaal kunnen innovaties worden ingevoerd die geld opleveren, terwijl dat per project niet kan. Op die manier haal je een grotere geldelijke winst. Dan kunnen wij discussiëren: hoeveel wil jij erbij doen in je volgende begroting enzovoorts. Ik kan wel zeggen dat we in onze tegenbegroting 200 miljoen extra hadden begroot, maar dat is ook niet genoeg. In het rapport van TLN zien we dat het ons bijna 1.000 miljoen per jaar gaat kosten.

De heer **Houwers** (Houwers):

Ik deel, waarschijnlijk met velen hier, de analyse van de heer Van Helvert dat er onderhoudsproblemen zijn en dat we nog meer zouden moeten investeren. Alleen hoor ik nog niet het begin van een oplossing van de heer Van Helvert. Ik vrees dat we al snel over miljarden spreken. Waar moet dat extra geld vandaan komen?

Mijn tweede vraag is of hij echt denkt dat schaalvergroting zal helpen. Is hij niet bang dat die schaalvergroting van de projecten juist ten koste zal kunnen gaan van de concurrentie? Is schaalvergroting echt een oplossing?

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ik zal een voorbeeld geven. Het is natuurlijk niet met een vingerknip opgelost. Daarom wil ik het breder trekken en wil ik geen gekissebis onder elkaar, omdat we allemaal vinden dat we vaststaan volgend jaar. Stel, je wilt kunststof gaan gebruiken in kunstwerken; daarmee bedoel ik bruggen, tunnels, stukken weg et cetera. Veel bedrijven willen wel mee-investeren, maar per project is daarmee nooit winst te halen. Het bedrijfsleven geeft aan dat het best wil mee-investeren, maar alleen als het een eerlijke kans heeft om dat terug te verdienen. Het gaat om innovaties die uiteindelijk goedkoper zullen zijn dan het gebruik van alleen maar staal. Wil je kunststof gebruiken, dan is schaalvergroting zeker een oplossing. Dat kan een voorbeeld zijn van een goede oplossing.

De heer **Houwers** (Houwers):

Volgens mij hebben we andere fondsen en andere mogelijkheden voor innovatie. Ik zou zo'n innovatie prima vinden, maar zie daar eerlijk gezegd nog geen grote oplossing in. Ik herinner toch nog even aan mijn eerste en belangrijkste vraag. Waar haalt de heer Van Helvert dat extra geld vandaan waarvoor hij lijkt te pleiten om de door hem gesignaleerde problemen op te lossen?

De heer **Van Helvert** (CDA):

Dat is precies de discussie die ik niet wilde voeren, want we hebben allemaal te weinig geld geïnvesteerd. Nogmaals, ik kan wel zeggen dat wij destijds 200 miljoen euro meer hadden begroot, maar daarmee zijn we er nog niet. Laten wel elkaar geen vliegen afvangen: jij hebt te weinig en jij weet niet waar je het geld vandaan haalt. Ik vraag aan de Minister en de Staatssecretaris om een coördinerende rol te spelen en samen met het bedrijfsleven en met andere overheden dit project als één geheel te zien. Dan moet er een eerlijk plaatje op tafel komen: wat hebben we nodig om op de weg en op het spoor mobiel te blijven? Dat zal waarschijnlijk wat meer zijn. Dat snap ik vanuit de oppositie heel goed en dat snapt de coalitie ook heel goed.

Gaat het dan nergens goed? Jawel. Als ik kijk naar het bidboek van de provincie Limburg en provincie Brabant met de samenwerkende gemeenten, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven, zie ik schaalgroottes ontstaan. Weliswaar is dat geen schaalgrootte op landelijk niveau, maar wel op regionaal niveau. Je ziet dat het bedrijfsleven over die schaalgrootte zegt: dat vinden wij een aardiger schaal; daar willen wij best in meedoen. Je ziet dat dit zeer zeker kan. Iedereen zegt dat het bidboek fantastisch is. Beide gedeputeerden zijn er heel trots op, vooral de gedeputeerde van Brabant. Christophe van der Maat kwam hiernaartoe om te zeggen hoe mooi het is en hoe blij we hiermee moeten zijn. Dat is terecht. Dat maakt het ook wat mooier, misschien ook uit partijbelang, om de eigen Minister niet af te vallen. Het plan is namelijk heel mooi, maar de mate waarin de Minister het honoreert met rijksmiddelen, is minder. Kunnen we niet zeggen ter beloning van zo'n regio die op deze manier op schaalgrootte gaat werken, dat het geld dat oorspronkelijk voor de Ruit bestemd was, wordt besteed binnen het bidboek? Dan komt er vanzelf ruimte voor bijvoorbeeld de A2. Over de A2 mochten we vandaag nog een mooie petitie in ontvangst nemen, die werd geleid door VVD-Statelid Kirkels uit Limburg, die ons die is komen aanreiken, samen met een heleboel belanghebbenden en bewoners erbij. Dan zeg ik: daar is dan ook ruimte voor. Kan de Minister ermee instemmen dat we het geld voor de Ruit daar uiteindelijk aan besteden?

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik ben blij met de bestuurlijke toon die het CDA aanslaat in dit debat. Ik ben wel anders gewend in dit debat over infrastructuur. Gelukkig weet het CDA ook wat het in het verkiezingsprogramma in 2012 had staan, namelijk een taakstelling op wegen. Laat ik teruggaan naar wat de heer Van Helvert voorstelt, want ik ben het eigenlijk een beetje kwijt. Hij begon zijn betoog met schaalvergroting en zei: zorg ervoor dat de drie mainports bereikbaar blijven; laten we denken vanuit de economie. Volgens mij heeft de VVD ook bij de begrotingsbehandeling dit verhaal verteld, dus daar vinden we elkaar. Vervolgens betoogt de heer Van Helvert dat we het geld voor de Ruit Eindhoven maar even moeten vastzetten. Volgens mij is juist de bedoeling, ook in het kader van de kennis A2, waarvan de petitie die vanochtend is aangeboden deel uitmaakt, dat we bekijken wat daar nodig is. Ook rond Rotterdam en Amsterdam wordt bekeken wat er nodig is. Hoe moet ik dit pleidooi om te bekijken hoe je economie kunt koppelen aan infrastructuur, rijmen met het voorstel om de gelden voor de Ruit Eindhoven vast te zetten?

De heer **Van Helvert** (CDA):

We hadden dat geld aanvankelijk al vastgezet, maar op het laatst is de Ruit niet doorgeslagen, niet omdat wij dat wilden, maar omdat anderen dat wilden. Nu juist het bedrijfsleven in Brabant, de ondernemersverenigingen in Brabant en Limburg samen met de provincies, de gemeenten en de maatschappelijke organisaties zeggen te staan achter dit plan dat wat grotere schaal heeft, zeg ik: dit is een voorbeeld waarvan we in Nederland

moeten zeggen dat we het zo willen. Dit projectplan kan als voorbeeld dienen. Honoreer dit dan ook vanwege het feit dat het bedrijfsleven hierin mee wil investeren. Het bedrijfsleven vraagt het zelf. Dat zou ook de VVD moeten aanspreken. Ik roep de VVD ertoe om te zeggen: «Wij kunnen dit heel goed steunen en omarmen dit bidboek. Wij zijn het ermee dat eens dat we het geld, dat ook wij als VVD aanvankelijk nodig vonden om rondom Eindhoven te besteden, ook in dit geval besteden om daarmee te laten zien dat we deze manier van werken goed vinden.»

Mevrouw **Visser** (VVD):

De discussie over de Ruit Eindhoven kent inderdaad een lange historie. De heer Van Helvert kent ook de positie van de VVD daarin. Ik heb niet voor niks net gevraagd naar de toekomstbestendigheid van dit voorstel rondom Eindhoven. Laat ik een gewetensvraag stellen aan de heer Van Helvert. Hij begon zijn verhaal met de E van «economie». Dat deel ik absoluut. Maar stel je het volgende voor. Volgend verschijnen vier MIRT-studies: Amsterdam-Oost, Amsterdam-Noord, Rotterdam-Den Haag en Kennis A2. Wanneer blijkt dat er iets anders dan de regio Eindhoven bovenaan staat, wat wordt dan het voorstel van de heer Van Helvert, die net een pleidooi heeft gehouden om de economie centraal te stellen? Is dat niet in tegenspraak met zijn voorstel om dan toch maar de gelden voor de Ruit van Eindhoven beschikbaar te stellen in plaats van vast te houden, terwijl mogelijk volgend jaar blijkt dat er op andere plekken, bijvoorbeeld van de TLN-lijst, grotere prioriteiten zijn?

De heer **Van Helvert** (CDA):

Wat de VVD zegt, is mooi. Dat hangt samen met de oproep die ik aan de Minister en Staatssecretaris doe: zorg dat u daarin coördinerend bent. Eigenlijk is het juist goed om al die hotspots daarin te betrekken. Die komen natuurlijk ook met een plaatje en kosten geld; dat heb ik ook gezegd. Dan is het juist heel goed dat je kunt zeggen: dit zijn niet allemaal losse projecten, maar we gaan samen met het bedrijfsleven en de betrokken overheden kijken hoe we van deze schaalgrootte gebruik kunnen maken om daar winst uit te halen. Op dat moment komt er een plaatje te liggen en dan kun je een afweging maken. Wat nu in Limburg en Brabant gebeurt, vind ik het goede voorbeeld; dat men samen met alle partners aan tafel zit en zegt: dit geld hadden we eigenlijk sowieso al belegd. Ook de VVD was het ermee eens dat het geld daarnaartoe ging. Beloon dit goede gedrag door te laten zien dat het wel belangrijk is! Ik geloof dat het om ongeveer 90 miljoen gaat dat nog niet is belegd. Daarvan zeg ik: beleg dat daar en kijk vervolgens hoe de Minister en de Staatssecretaris een coördinerende rol kunnen spelen, zodat we schaalvoordelen en een schaalgrootte kunnen krijgen en om het bedrijfsleven er nog meer bij te betrekken.

De **voorzitter**:

De heer Van Helvert vervolgt zijn betoog.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ik kom op de problematiek rondom Schiphol die ook al is aangehaald door de VVD. Ik sluit me daarbij aan, want wij delen die zorgen zeer zeker ook. Ook D66 sprak daarover.

Dan wil ik even ingaan op de lijn Schiphol-Keulen als het gaat over scheidend openbaar vervoer. Die lijn heeft nog één klein probleem en dat ligt tussen Heerlen en Aken. Volgens mij heeft de SP daarover een mooi betoog gehouden. In verband met de tijd sluit ik me daarbij aan, alsook bij GroenLinks en de VVD. Eigenlijk sluit ik me dus aan bij iedereen die daarover iets heeft gezegd.

Over de herijking van het spoorbudget wil ik het volgende zeggen. We hebben dat overigens ook al heel kort aangestipt in het algemeen overleg

over het spoor. We hebben een heel grote pot met geld voor het hoofd-railnet. We hebben een kleine pot met geld voor het regionale net. Overigens zijn het dezelfde dwarsliggers, dezelfde spoorstaven, dezelfde reizigers en dezelfde belastingbetalers die in de treinen zitten. Eigenlijk is het dus hetzelfde spoor. Maar goed, de Staatssecretaris heeft in het verleden de potjes gescheiden in een grote pot voor het hoofd-railnet en een kleine pot voor het regionale net. Nu is er een kleine rekenfout gemaakt bij ProRail van 475 miljoen. Die gaan we nu uit het kleine potje van het regionale net halen. Dat vind ik onterecht en ook niet verstandig. Met dat kleine potje betalen we al zo weinig, want het grootste gedeelte van wat we financieren, wordt betaald door provincies, gemeenten en andere instanties. Het vliegwieleffect dat de euro vertienvoudigt, halen we weg door juist dat kleine potje te laten lijden onder de miscalculaties van ProRail.

Dan heb ik ook nog de vraag hoe het staat met de Vierpaardjes Venlo en ook met de overwegen in Deurne. Volgens mij heeft mevrouw De Boer daar ook iets over gezegd.

Verder is de A1, de lijn Amsterdam-Berlijn, een zeer belangrijke. Je ziet ook in het persbericht van TLN en EVO dat er in het oosten van het land een groot probleem ligt. Ook dat kost geld. Ik snap dat je niet kunt zeggen: verbreed in een keer die hele tak. Maar kijk daar wel naar; kijk ook naar het laaghangend fruit, zoals de oprit naar Azelo, waar vrachtwagens heel steil bergopwaarts moeten invoegen, waardoor heel vaak gevaarlijke situaties, zoals botsingen en ongelukken, en daardoor files ontstaan. Met een aanpassing van de snelheid op dat stuk, kun je veel ongelukken voorkomen. Kijk daar alstublieft naar!

Als het gaat om het fietsnetwerk, deel ik de opmerking van de Partij van de Arbeid over het fietsen. Ik zal daar verder niet op ingaan. Voordat ik geld ga weghalen uit het hoofdwegennet, wacht ik de reacties van de Minister en de Staatssecretaris af. Ik had graag meegedacht met de Partij van de Arbeid, maar door de drukte is dat niet gelukt. Ik ben wel benieuwd naar de antwoorden.

De voorzitter:

U hebt nog één minuut.

De heer Van Helvert (CDA):

Dank u wel.

Dan wil ik nog even kijken naar de Duinpolderweg. Die is er nog niet, maar dit is wel een noodzakelijke verbinding tussen de N206 en de A4. We hebben het dan over het noordelijke gedeelte van de Bollenstreek en het westelijke gedeelte van de Haarlemmermeer. De N206 heeft in het begin de uitstraling van een rijksweg met twee keer twee rijstroken, maar eindigt in een zandweggetje door de duinen. Voor de ontsluiting van de Bollenstreek zou er een verbinding met A4 moeten komen. Hoe staat het daarmee? Kan het MIRT daar een rol in spelen?

Over Utrecht-Oost heeft iemand ook al wat gezegd. Ik sluit me daarbij aan. Over de IC-status door Dordrecht en Schiedam is mijn vraag aan de Staatssecretaris hoe we daar verder mee omgaan.

De Rotterdamse haven had ik ook benoemd. In eerste instantie houd ik het hier even bij.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Er is nog een interruptie van mevrouw Visser.

Mevrouw Visser (VVD):

Ik heb even het betoog van de heer Van Helvert afgewacht, want ik was de draad van zijn verhaal kwijt. Hij begon zijn verhaal met: we moeten de economie centraal stellen. Vervolgens wilde hij wel het geld van de Ruit van Eindhoven vastprikken. En vervolgens deed hij een voorstel om te

kijken naar de A1, omdat die van economisch belang zou zijn. Het is van tweeën één. Of het CDA geeft de Minister mee dat de economie nu de opdracht is, naar aanleiding van een motie van de PVV uit Rutte I. Daarin stond dat het MIRT in het teken moet staan van de file top 50 en de drie economische mainports. Of het CDA zegt: nee, wij willen daarin toch onze eigen prioriteit stellen en wij zetten een aantal gelden vast, zoals voor de Ruit van Eindhoven. Het is een kwestie van kiezen. Waarvoor kiest de heer Van Helvert? Kiest hij voor de economie of voor het vastzetten van geld waarvan je niet weet waaraan het wordt besteed en of het noodzakelijk is?

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ik snap dat de VVD zich een beetje schaamt, omdat uitgerekend deze coalitie de infrastructuur zo laat verslonzen. Dat snap ik. Maar om dat nou helemaal bij het CDA neer te leggen, terwijl ik toch een buitengewoon constructief betoog houd op dit punt, dat vind ik iets te ver gaan. Allereerst probeert de VVD in mijn betoog een tegenstelling aan te wijzen die er niet is. Ik zei: de economie moet mee aan tafel. Dat is wat anders dan wat mevrouw Visser zonet stelde. De economie moet mee aan tafel. Het moet MIRET worden: Milieu, Infrastructuur, Ruimte, Economie en Transport. Zo heb ik het genoemd. Op dat punt moeten we er dus van uitgaan dat juist de hotspots meegaan. Het vaststellen van de 90 miljoen heb ik zonet uitgelegd. Als de VVD het daar niet mee eens is, mag zij dat zeggen. Ik vind dat we dat kunnen doen. Mijn vraag terug aan de VVD is dus: is zij het ermee eens dat we de 90 miljoen die bedoeld was voor de Ruit en die nog niet is ingezet in dit bidboek, wel moeten inzetten in het bidboek? Wil de VVD dat ook? Het CDA wil dat wel, juist om het goede gedrag te belonen. Over de A1 heb ik gezegd: kijk daarnaar, omdat het een heel belangrijke route is. Ik heb nog niks over geld gezegd, maar ik heb wel gezegd: kijk naar laaghangend fruit, zoals het punt bij Azelo, dat je volgens mij met een aanpassing in de snelheid kunt verhelpen. De tegenstelling die de VVD noemt, is er dus niet. Ook zijn we zijn niet de draad kwijt. Misschien schaamt de VVD zich een beetje omdat zij het zo heeft laten verslonzen en probeert zij dat nu goed te maken met wat kritische vragen aan het CDA. Dat vind ik onterecht.

Mevrouw **Visser** (VVD):

De heer Van Helvert is aan het terugkrabbelen. Hij begon zijn betoog wél met de opmerking dat de economie centraal gesteld moet worden, en hij zegt nu ineens dat de economie «aan tafel moet zitten». Ik benadruk dat ...

De heer **Van Helvert** (CDA):

Dit is een woordspelletje!

Mevrouw **Visser** (VVD):

Nee, de heer Van Helvert moet maar eens goed terugluisteren naar wat hij heeft gezegd. Hij heeft gezegd dat de economie leidend moet zijn. Nu is hij echt aan het terugkrabbelen. Nu moet de economie aan tafel zitten. Het is nog steeds een heel vaag voorstel van het CDA. Het CDA vergeet ook dat er nu meer dan voldoende verbindingen worden ingesteld. Ik noem de drie ontbrekende schakels, de A13, de A16, de Blankenburgverbinding, de A12 en de A15. Zo zijn er tal van verbindingen die absoluut noodzakelijk zijn voor de economie. Het verwijt dat de heer Van Helvert de VVD maakt, is dus compleet onterecht. Ik ben echter nog steeds benieuwd naar het antwoord van de heer Van Helvert. Want hij kan mij wel een vraag stellen, maar ik hoor hem een aantal prioriteiten weergeven. Ik hoor hem ook zeggen dat de economie leidend moet zijn. Ik heb geen tegenbegroting van het CDA gezien, met extra geld voor verkeer. Dus wat is nu het concrete voorstel van het CDA? Wat wil het CDA? Waar kiest het CDA voor?

De heer **Van Helvert** (CDA):

Het wordt een woordspelletje om mij van mijn echte lijn af te halen. Ik begin nu even met mijn echte lijn, anders zou dit de aandacht daarvan weg kunnen halen. Mijn lijn is: beste Minister en Staatssecretaris, zou u de leiding willen nemen om met het bedrijfsleven en met de regio's aan tafel te gaan om de opdracht tot 2028 als één groot geheel te zien, waardoor ook schaalgrootte kan ontstaan en waardoor het bedrijfsleven kan meegaan? Ik dacht dat mijn betoog constructief was en ik vind het jammer dat juist de grootste partij in deze Kamer dit constructieve betoog niet oppakt en zegt: wat fijn dat u wilt meedenken, CDA! In plaats daarvan maakt zij er een woordspelletje van of de economie op de eerste of de laatste plaats moet staan. Als ik dat gezegd heb: prima. Mijn doel is het MIRET. Volgens mij heb ik het letterlijk zo genoemd: MIRET. Daarin is de economie dus één van de letters, de E. Nu is het MIRT. De E zit nu niet in het MIRT. Die komt er wat mij betreft bij. Volgens mij heb ik het zo genoemd. Maar goed, dat is een woordspelletje. Laten we Boggle op een ander moment gaan spelen. De boodschap is: zet die mensen aan tafel. En kan het? Ja, het kan. Dit bidboek is het goede voorbeeld. Dat antwoord heb ik van de VVD niet gehoord. Is de VVD bereid om dit goede gedrag te belonen en te zeggen dat het geld dat ook de VVD had vastgezet voor de Ruit, ook wordt geïnvesteerd in dit project? Dat antwoord heb ik van de VVD nog niet gehoord.

De heer **Smaling** (SP):

Ik wil de heer Van Helvert juist een compliment maken, want ik vond het een goed betoog. Hij begon met het bidboek Eindhoven. Dat is ook een poging om tot een mobiliteitssysteem te komen waarbij je je niet vastlegt op een bepaald type mobiliteit, maar ook de technische hersens in Eindhoven en omstreken centraal stelt om te komen tot een goede aanpak. Zie ik dat goed?

De heer **Van Helvert** (CDA):

Toen ik fractievoorzitter was in provincie Limburg, zeiden ze altijd: als je een compliment van de SP krijgt, moet je gaan uitkijken.

De heer **Smaling** (SP):

Dat geldt andersom ook.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ik ben daar zo van geschrokken dat ik de concrete vraag vergeten ben.

De **voorzitter**:

Voor deze keer mag u de concrete vraag nog even herhalen.

De heer **Smaling** (SP):

Wat mij opvalt is dat de heer Van Helvert met een integrale bril kijkt naar mobiliteit, met name in de regio Eindhoven, op basis van dat bidboek. Dat is in tegenstelling tot een paar jaar geleden, toen de CDA-fractie nog 40 zetels had. Als het MIRT dan behandeld werd, schoof er voor iedere provincie een nieuw CDA-Kamerlid aan dat dan zei dat er tussen Dedemsvaart en Hardenberg een kuil in de weg zat en vroeg of die gerepareerd kon worden. Nu is er een geïntegreerde visie, met een helikopterview, op mobiliteit in dit land. Ik vind het heel goed dat de CDA-fractie deze omslag heeft gemaakt. Dat is niet ironisch bedoeld.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ook die kuil in de weg vinden wij buitengewoon belangrijk, laat ik dat vooropstellen. Barbara Visser noemde in haar interruptie ook een aantal dingen die ik had kunnen noemen. Ik heb hier ook een lijstje en daar staan ze allemaal, maar goed, een grote partij heeft meer spreektijd dan een

kleine partij. Daar ben ik helemaal niet boos over. Ik kan niet dat hele lijstje opnoemen, maar die vragen kan ik eventueel schriftelijk stellen, als ze niet hier worden gesteld.

Ik ben het met de heer Smaling eens dat de kern van mijn betoog niet gaat over al die projectjes, maar daarmee zeg ik niet dat deze niet belangrijk zijn. Lokaal en regionaal zijn die projectjes heel belangrijk, maar we zitten met een gigantisch tekort dat we zo niet kunnen vullen. Daarom wil ik ook geen vliegen afvangen over wie het meeste heeft bezuinigd en wie daarvoor het meeste heeft teruggedaan.

We zitten met een groot probleem. Dat zou je door schaalvergroting, door het in z'n geheel te zien en door met het bedrijfsleven aan tafel te gaan, met het MIRET, waar ook de E in zit, een stuk in de goede richting kunnen oplossen, waardoor je een eerlijk plaatje krijgt. Dan kan de Minister of de Staatssecretaris aan de Kamer vragen of zij verkeer wil met het cijfer 8, een 9 of een 5; een 5 kost zoveel, een 8 kost zoveel en een 9 kost zoveel. Daar ben ik eigenlijk naar op zoek.

De heer **Madlener** (PVV):

Voorzitter. Wij zijn trots op onze infrastructuur. We hebben onlangs in een rapport kunnen zien dat Nederland het beste scoort wat betreft infrastructuur. Nederland is een transportland. We verdienen ons geld daarmee. Gelukkig beseffen bijna alle partijen, op GroenLinks na, dat dit heel belangrijk is voor onze economie. Ik pleit ervoor om de infrastructuur goed te houden.

Laten we eerlijk zijn, de Nederlanders besteden hieraan heel veel geld, want Nederland heeft wel de hoogste kosten van autobezit en -gebruik van heel Europa. Nederlanders betalen alles bij elkaar zo'n 20 miljard, als het gaat om de auto. Dat is een heleboel geld. Daarom verdienen wij ook goede wegen. Helaas heeft het kabinet miljarden bezuinigd op infrastructuur. We gaan daar langzamerhand een beetje de zure vruchten van plukken. Daarover wil ik mijn zorgen uitspreken.

Het verbreden en het aanleggen van wegen werkt echt tegen de files. Tien jaar geleden hadden we nog een discussie met GroenLinks, die zei dat meer wegen leiden tot meer files, maar inmiddels gelooft niemand dat meer, behalve een enkele GroenLinkser hier aan tafel. We zien dat de A15 ineens uit de file top 50 is weggezakt, nu er is geïnvesteerd in betere wegen. Het is gewoon fantastisch dat mensen die daar elke dag in de file hebben gestaan, nu ineens op tijd thuis zijn na hun werk of op tijd op hun werk kunnen komen, zonder al te veel tijdverlies. Daar moet deze Minister ook mee doorgaan. Daarom vinden wij die bezuinigingen erg jammer. Er zijn miljarden uit het Infrastructuurfonds gehaald en wat ons betreft, moet dat geld zo snel mogelijk weer terugkomen. De A58 bijvoorbeeld, knooppunt Galder tot Batadorp, is nu de meest kostenverslindende fileplek van Nederland geworden. Dat is precies zo'n project dat aangepakt zou worden maar door de bezuiniging is geschrappt. Door de bezuiniging van dit kabinet is dat project naar 2023 geschoven. Dat moet natuurlijk niet. Het is de duurste file van Nederland, dus die bezuiniging moet ongedaan worden gemaakt. Het CDA heeft inmiddels het licht gezien en wil extra geld voor wegen. Ik raad iedereen aan dat voorstel te steunen. Dat doen wij ook.

De Minister heeft 130 kilometer ingevoerd en probeert dat te doen ondanks het feit dat sommige partijen dat niet willen. Ik steun de Minister daarin. Ik heb de indruk dat die 130 voor veel meer rust op de weg zorgt. Ik rijd heel vaak op de A16. Toen daar 120 gereden mocht worden, had je daar veel opstoppingen, veel files, weer doorrijden en dan weer vertragen. Nu lijkt het rustiger op die weg. Veel harder wordt er niet gereden, want op de rechterbaan rijden de vrachtwagens 80 of 85. Daar kun je tussen gaan zitten. Op de middelste baan rijd je 110 of 120 en wil je 130 rijden, dan rijd je op de linkerbaan. Gemiddeld is die snelheid dus niet zo veel veranderd. Het lijkt mij dat er minder geremd en weer opgetrokken

wordt. Volgens mij hebben de omwonenden er juist geen last van. Het verkeer stroomt beter door. Ik vind het beeld dat 130 verschrikkelijk is helemaal nergens op slaan. Het is gewoon prettiger op de weg. Ik vraag de Minister of het klopt dat dit een rustiger verkeersbeeld geeft en dat de gemiddelde snelheid helemaal niet zo veel is toegenomen, misschien zelfs wel gelijk is gebleven.

Ik zie de Minister gelukkig veel met een helm op trots een lint doorknippen. Het lijkt erop dat zij daar echt plezier in heeft. Ik vind dat zeer geruststellend. Ik ben wel blij dat er een VVD-Minister zit en geen PvdA-Minister, want dat had een heel ander beeld opgeleverd. De Minister met de helm op en de schaar in de hand: het is een prachtig plaatje. Ga daarmee door!

Er moet wel meer geld bij en dat moet de Minister beter doen. Zij moet binnen het kabinet beter knokken voor haar portefeuille en niet geld weghalen bij de weg om vervolgens in andere zaken te steken, bijvoorbeeld in allerlei vage milieuprojecten. Wij hebben meer wegen nodig. Ik geef een voorbeeld van hoe je met weinig geld veel kunt bereiken. Ik moet dan de heer Henk Sijsling noemen. Henk Sijsling was een slimme burger, die jarenlang in de file voor het Prins Clausplein stond. Daar heb ik ook jaren in gestaan, zoals de meesten van ons. Daar liep het verkeer heel lastig door elkaar en dat gaf enorm veel opstoppingen. Hij had bedacht dat het beter was om dat te ontvlechten en iets anders te organiseren. Hij heeft gebeld naar het ministerie en zijn idee doorgegeven. Gelukkig zaten daar ambtenaren die naar hem luisterden. De aanpassing is doorgevoerd en het werkt fantastisch. Het is een relatief goedkope aanpassing die voor enorm veel doorstroming zorgt. Nu vraag ik mij af of die ambtenaren dat zelf niet konden bedenken. Zij stonden immers daar ook in de file. Hulde voor de ambtenaar die het telefoontje serieus nam en het doorspeelde naar de Minister, maar de ambtenaren moeten ook zelf nadenken. Enerzijds roep ik burgers op om dit soort slimme ideeën te melden, anderzijds moet de Minister in heel Nederland nagaan of er met simpele aanpassingen aan de weg grote effecten te bereiken zijn. Het kan niet zo zijn dat zulks alleen hier het geval is. Ik weet zeker dat je op heel veel plekken in Nederland, bijvoorbeeld met een verlengde in- en uitvoegstrook of ontvlechting van verkeersstromen, met weinig geld veel kunt doen. Dan kan de Minister vaak met die helm op en die schaar in de hand trots een wegtraject openen.

Dan kom ik bij de verkeersveiligheid, die wij natuurlijk allemaal willen. Betera wegen, vooral provinciaal, zorgen voor meer verkeersveiligheid. Ik heb diverse malen pogingen gedaan om meer geld te besteden aan het verbreden en verbeteren van provinciale wegen. De provincies hebben allemaal lijstjes met wensen. De Minister kan dan met relatief weinig geld en samen met de provincie voor een enorme verbetering zorgen, ook van de verkeersveiligheid. Daar zullen alle partijen toch voor zijn, inclusief GroenLinks, dat voortdurend buiten deze zaal actief is.

Ik ga nu ook even mijn rondje van Nederland lopen. Ik begin met Zuid-Holland, want helaas staan daar de meeste files. Dat heeft veel te maken met de Maasvlakte, waar het steeds drukker wordt. Ik wil de Minister een compliment maken voor de A13 en A16: eindelijk, na al die jaren van files, is er een besluit genomen. De inpassing had van ons wel iets beter gemogen, maar die weg moet er gewoon komen en lijkt na zoveel jaren ook te komen. Dat zal enorme verbeteringen opleveren. De A4 Midden-Delfland zou komende maand worden geopend. Ik wacht al heel lang op dat feestje, want hij is ontzettend belangrijk voor Rotterdam. Hij zal de A13 enorm ontlasten. We horen dat er nu problemen zijn met de verdiepte weg, dat er te veel water doorheen sijpelt dat moet worden weggepompt. Ik vraag de Minister hoe het daarmee zit en of dat goedkomt. Die weg moet namelijk echt snel open. We zien het namelijk allemaal gebeuren: bij een regenbui staat de A13 urenlang vast en

dagelijks staat daar eigenlijk wel tien kilometer of meer aan file. Dat is een heel onnodige file, want de A4 zou voor verlichting kunnen zorgen.

De voorzitter:

U hebt nu nog één minuut.

De heer Madlener (PVV):

Het gaat wel heel snel. Ik kan nu niet meer alle provincies afgaan. Dan wil ik tot slot aandacht vragen voor de A2. Wij hebben daarover vanmorgen een petitie ontvangen. Natuurlijk moet daar haast mee worden gemaakt. Is de Minister daartoe bereid?

De heer Houwers (Houwers):

Voorzitter. Ik wil beginnen met een compliment aan de Minister en de Staatssecretaris voor de diverse projecten die in gang zijn gezet en waaraan wordt gewerkt. Tot 2028 11,1 miljard is een stevige investering. Er komt 400 kilometer extra aan rijstroken. Dat zijn dingen die helpen tegen files. Ze helpen ook beter. Ik sluit me aan bij de opmerkingen van mevrouw Visser van de VVD, die zei dat je kritisch naar allerlei vage projecten zou moeten kijken. Het is gewoon verstandiger om te investeren in infra, niet alleen in gedrag of tijdelijke zaken. Graag dus aandacht voor een wijziging in de investeringen.

Nu de investeringen zelf. Ik ben blij dat de verbinding tussen de A15 en de A12 nu tot stand gaat komen. Dat is prima. Dat is goed voor de regio. Dat is ook goed omdat infrastructuur belangrijk is voor groei, voor banen, voor innovatie en voor het verbinden van mensen. De Minister en de Staatssecretaris zouden zichzelf daarvoor binnen het kabinet moeten belonen met meer geld, om daar uiteindelijk meer goede dingen mee te kunnen doen. Ik steun daarom van harte degenen die hebben gezegd dat zij binnen het kabinet zouden moeten spreken over de mogelijkheden om meer geld te krijgen. Als wij ons daar allemaal bij aansluiten, kan er echt wat gaan bewegen. Dat blijkt namelijk weleens bij Veiligheid en Justitie. Wie weet komt dat in de toekomst.

Daarnaast zijn er mogelijkheden om uit Europa gelden te halen. Ik zag op 5 november een advertentie over de Connecting Europe Facility, waarin werd gevraagd om projecten. Ik neem aan dat de ambtenaren die advertentie ook hebben gezien. Ik mag dus aannemen dat de Minister ook naar deze mogelijkheden kijkt. Is dat het geval? Wat zou de regering daarmee willen of kunnen doen?

Vanwege mijn beperkte spreektijd zal ik proberen om het kort te houden. Ik sluit me aan bij de opmerkingen van de heer Hoogland over de fiets. Ik zou alleen graag een andere dekking voor zijn amendement willen, omdat ik het echt spijtig vind dat het op die manier ten koste gaat van investeringen in infra.

Ik wil mijn laatste minuut benutten om aan te geven dat ik met name kijk naar de regionale belangen. Anderen voor mij hebben daar al iets over gezegd. Ik vind het niet terecht dat het hoofdrailnet tekorten heeft en dat het geld daarvoor wordt gehaald bij het regionale spoor. Vandaar dat ik daar een amendement voor heb gemaakt. Ik zou heel graag zien dat er werd geïnvesteerd in bijvoorbeeld de Valleilijn of de lijn Arnhem-Winterswijk. Daar is namelijk gewoon een dubbel spoor nodig, daar is meer betrouwbaarheid nodig. Ook is het nodig om het hoofdrailnet beter te voeden, wat maakt dat je moet kijken naar bereikbaarheid. Bereikbaarheid is heel belangrijk voor de regio, juist voor de mensen die daarvan afhankelijk zijn. En als iets goed bereikbaar is, moet het natuurlijk ook goed toegankelijk zijn. Dat geldt niet alleen voor het spoor, maar ook voor bushaltes en andere ov-aangelegenheden. Daarvoor heb ik nog eventueel een motie in gedachten, tenzij de Minister toezegt dat zij daaraan iets wil doen.

Voorzitter, ik zie u naar de klok kijken. Dat betekent waarschijnlijk dat mijn tijd op is. Tot zo ver dus. Dank.

De voorzitter:

Hiermee zijn we gekomen aan het einde van de eerste termijn van de commissie. We schorsen een uur, mede voor de lunch. Ondertussen kunnen de bewindslieden hun beantwoording voorbereiden.

De vergadering wordt van 12.40 uur tot 13.45 uur geschorst.

De voorzitter:

Voor het antwoord in eerste termijn van de regering geef ik allereerst het woord aan de Minister.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Ik dank de commissie voor alle vragen. Ikzelf zal specifiek ingaan op alle vragen over het MIRT in algemene zin, dus de wegen, de vaarwegen en de havens, terwijl mevrouw Dijkema de vragen over het ov en het spoor zal beantwoorden.

In het algemeen is er goed zicht op wat er allemaal nodig is de komende periode. Een paar jaar geleden hebben we onze visie ter zake neergelegd in de Structuurvisie Infra en Ruimte (SVIR). In de Omgevingsvisie zal straks de visie in brede zin neergelegd worden. Ik kom daar straks nog specifiek op terug naar aanleiding van de vraag van de heer Smaling hierover. Bovendien is er ook veel opgelost in de afgelopen jaren ten aanzien van de wegen. Vorig jaar heb ik aangegeven dat het fileniveau op dat van het jaar 2000 zat. Er is veel opgelost door de spitsstroken en door de lagere economische groei. Er is ook veel geld uitgegeven. Er wordt hier nog wel eens gezegd dat er geen geld meer is, maar dan wijs ik erop dat we per jaar nog zo'n 5,6 miljard besteden. Het geld is dus niet op. Alleen, het is al wel geruime tijd van tevoren belegd. Daar hebben we ook met elkaar voor gekozen, juist om de economie een impuls te geven en alvast een doorkijk te geven naar de toekomst.

Betekent het feit dat het goed loopt, dat we dan niets moeten doen? Nee, want er moet nog steeds veel gebeuren. We zien dat de files weer aantrekken – ik heb de Kamer daar zelf ook op gewezen – door onder andere economische groei. Het is nu ook tijd om de grote wegschakels te realiseren die gaan helpen om het wegennet robuuster te maken. Daarnaast is er sprake van een diversiteit aan andere wegen die op de agenda staan. De komende jaren zal er dus veel geïnvesteerd gaan worden en aan de hand van programma's zoals Beter Benutten en ITS moeten we nagaan wat we nog meer aan slimme oplossingen kunnen realiseren, ook op de korte termijn.

Natuurlijk zie ik ook elk jaar weer de lijstjes met de file top tien, de file top twintig en de file top vijftig; ze zijn er allemaal. Het leuke van die filelijstjes is, dat je daarop ieder jaar weer nieuwe wegen bovenaan ziet staan waarbij dan gezegd wordt: kijk eens mijn weg staat helemaal boven aan, wat is er voor groot probleem? Dat komt overigens omdat we iedere keer weer andere files aanpakken waardoor andere weer stijgen. Er zal dus altijd wel een bepaalde weg op nr. 1, nr. 2 of nr. 3 staan. We zullen ook altijd wensen blijven houden in dit land. Dat geeft echter niet, zolang we er maar hard aan werken. Vorig jaar stond bijvoorbeeld de A15, knooppunt Benelux/Vaanplein op nr. 1 Aangezien die dit jaar officieel opengaat, verdwijnt die daarmee. Op nr. 14 stond de A50, Ewijk/Valburg. Aangezien die aan beide kanten is opengesteld is die van de lijst. Op nr. 20 stond de A8, waar inmiddels de openstelling van de Coentunnel en de spitsstrook A7 plaatsvinden. We zien ook dat ieder jaar de economische verlieskosten afnemen. Ik ben overigens nog niet tevreden op dit punt. Het was 2,5 miljard toen ik hier een aantal jaren geleden begon en inmiddels zitten we in brede zin op de 1,8 miljard. En dan is er nog sprake

van onderscheid tussen vrachtverkeer, dus economisch verkeer en verkeer in brede zin. We moeten er met elkaar voor zorgen dat we die kosten verder omlaag brengen.

De heer **Madlener** (PVV):

We steunen de Minister natuurlijk in het succes van het openen van nieuwe wegen. Als je iets aanpakt, bijvoorbeeld de A15, blijkt het ook te werken, in de zin dat de files verdwijnen of veel minder worden. Daar zijn we natuurlijk heel blij mee en daar betalen we overigens ook genoeg geld voor als automobilist. Als ik echter het aantal trajectbesluiten dat deze Minister neemt vergelijk met het aantal van haar voorganger moet ik constateren dat het enorm aan het afnemen is. De Minister noemt een bedrag aan miljarden dat in infrastructuur gestoken wordt maar het gedeelte daarvan dat naar de weg gaat, neemt enorm af. Dus ik maak mij wat dat betreft zorgen over de toekomst. Ziet de Minister ook dat er steeds minder naar de weg gaat en dat het aantal trajectbesluiten terugloopt en, zo ja, wat gaat zij daaraan doen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Dat kan ik zeker niet beamen, want er is sinds het aantreden van de kabinetten-Rutte I en II meer geïnvesteerd in de wegen dan tijdens voorgaande kabinetten. Er is in het verleden misschien voor een heleboel kleinere spitsstrookprojecten gekozen, terwijl we nu juist kiezen voor die heel grote, ingewikkelde schakels. Ik noem de Blankenburgtunnel, de A13/A16, de ring om Utrecht en het doortrekken van de A15 richting de A12. Dat zijn projecten die de komende jaren nog veel meer impact zullen hebben. Die zullen een meer oplossend effect hebben maar die zijn ook veel complexer. Die gaan altijd door een stuk natuur of langs huizen. Het betreft in ieder geval gebieden waar nu geen weg ligt. Ik weet dat we meer kilometers hebben gerealiseerd dan in de voorgaande kabinetsperiodes, maar de besluiten die nu genomen worden, zullen ook meer effect realiseren dan de besluiten die tijdens voorgaande kabinetsperiodes zijn genomen. Wat de financiën betreft: we zitten op hetzelfde budget als dat van voorgaande jaren. Men weet dat er een stijgende lijn in zat. Die discussie hebben we al vaker gevoerd. Die stijgende lijn is eruit gehaald. Dat betreurt ik natuurlijk ook. Ik hoop dat we dat budget er ooit weer bij kunnen krijgen. Het is echter niet zo dat er minder budget is en dat er ook minder gedaan wordt.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik zie dat het lijstje met tracébesluiten over de afgelopen jaren steeds korter wordt. Dat is een feit. Het duurt in dit land natuurlijk ook heel lang om een weg aan te leggen. Dus wat er nu geopend wordt – gelukkig! – daartoe is door de voorgangers van de Minister besloten. Daar zijn we blij mee. Daar plukt de Minister de vruchten van. Dat doen wij allemaal. Maar het moet natuurlijk niet zo zijn dat de opvolger van deze Minister over een paar jaar met lege handen staat en zegt: dat is het gevolg van het kabinet-Rutte II en alle bezuinigingen. Hoe groot acht de Minister de kans dat zij toch wat meer budget kan vrijmaken voor wegen en dat zij meer kan doen aan nieuwe infrastructuur en slimme wegaanpassingen waarom ik al gevraagd heb? Hoe ziet zij dat voor zich?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Nogmaals, ik heb niet het aantal trajectbesluiten geteld. Ik weet niet of dat waar is, maar ik probeerde zojuist uit te leggen dat het verschil wellicht te maken heeft met het feit dat het in het verleden om een aantal spitsstroken ging, dus kleinere projecten, terwijl er nu sprake is van grotere, robuuste projecten. Ik heb wel gekeken naar de kilometers. Ik weet dat er in dit kabinet en in het vorige kabinet meer besloten is en dat er ook al meer wegen zijn aangelegd dan in voorgaande kabinetsperiodes. Ik zou er

ook geen race van willen maken. De heer Madlener hoeft zich er in ieder geval geen zorgen over te maken dat mijn opvolgers niets te openen hebben. Ik denk dat die straks met de heel grote projecten juist een heel goede bijdrage kunnen gaan leveren. Alle projecten waar ik mee bezig ben geweest, met de robuuste schakels, zullen waarschijnlijk door een opvolger geopend worden. Ik denk dat die projecten een heel positief effect zullen hebben op de doorstroming. En je weet nooit wie er dan zit! Ik wil nog een paar dingen in algemene zin zeggen voordat ik langs de verschillende regio's ga. De heer Van Helvert heeft een vraag gesteld over de coördinerende rol met betrekking tot het MIRT. Ik denk dat het goed is om in brede zin te kijken naar bereikbaarheid. Dat hebben we ook bij Brabant en Limburg gedaan. Ik vind het een heel plezierige aanpak om een en ander in samenhang met elkaar te bekijken. De vernieuwing van het MIRT is er ook juist op gericht om breder naar de opgaven en de oplossingen te kijken en om meer samen te werken met andere partijen. Dat komt ook tot uiting in de acht lopende brede MIRT-onderzoeken en verkenningen. De aanleiding daarvoor was de bereikbaarheidsopgave. We kijken in deze onderzoeken ook naar de samenhang met andere ruimtelijke opgaven in een gebied, zoals woningbouw, economische bedrijvigheid, leefbaarheid en veiligheid. De heer Van Helvert noemde de E van Economie, maar deze elementen zitten dus al in de R van Ruimte. Als je een bepaald gebied gaat ontwikkelen en er woningbouw realiseert en bereikbaarheid organiseert, dan wordt bijvoorbeeld ook gekeken naar de vraag of het onderwijs goed gerealiseerd is. Daarom zitten er naast mijzelf soms ook de Ministers van EZ en van BZK bij. Soms zijn dat ambtelijke vertegenwoordigers. Er wordt gekeken naar een breder pakket aan oplossingsrichtingen. Dat doe ik met de regio, met het bedrijfsleven en met andere partners. Bij bijna alle regio-overleggen die wij hebben gevoerd, zat het bedrijfsleven mee aan tafel. Ik zou niet willen kijken naar één landelijk plan. Ik vind juist die regionale aanpak heel plezierig, omdat het vaak gaat om maatwerk. De betrokkenheid van het bedrijfsleven is vaak veel intensiever als men direct de voor- en nadelen voor het eigen bedrijf kan zien.

Op weg naar de nieuwe NMCA en de verlenging van het IF werken wij aan een geïntegreerd plan voor de bereikbaarheidsinvesteringen in de economie van Nederland. Wij zijn bezig met het maken van een nieuwe bereikbaarheidsindicator, waarbij de economische waarde zwaarder weegt. Ik heb u in het verleden weleens verteld dat wij in de NMCA vooral keken naar de lengte van een weg. Als dan in spijtstijd de reisduur anderhalf keer zo lang was, zeiden wij: dat is een issue en daar moeten wij iets aan doen. In de nieuwe bereikbaarheidsindicator zal ook de economische waarde een belangrijke rol gaan spelen, waardoor het zo kan zijn dat je op kortere trajecten iets als een knelpunt ervaart. Dat wordt nu vaak ook zo gezien in de regio, maar het komt niet uit de NMCA's. Dat zal er dan wel uitkomen. Die waarde is van belang, want als je een euro maar één keer kunt investeren, wil je dat daar doen waar dit het meeste effect heeft.

Wat ik zei over het meer geïntegreerde MIRT is denk ik al een antwoord op de vraag van de heer Van Helvert. Ik noem ook de geïntegreerde aanpak op regioniveau. Wij hebben de afgelopen periode de regio's vergroot. Wij hadden ongeveer een regio per provincie. Nu hebben wij Zuid-Nederland, Noord-Nederland, de Zuidvleugel, de Noordvleugel en Oost-Nederland. Daarmee hebben wij een veel groter en samenhangender gebied te pakken.

Uiteindelijk komt het allemaal in de omgevingsvisie terecht. Dan zal het totaalplaatje duidelijk worden.

De heer **Hoogland** (PvdA):

De Minister zegt dat de gebieden zijn vergroot. Volgens mij is dat een goede zaak, ook omdat er dan wat meer integraal kan worden gekeken. Je

kunt je ook afvragen of wij niet naar een sectorale benadering toe moeten. Dan hoef je niet helemaal het geografische gebied los te laten, maar ik kan mij voorstellen dat je bijvoorbeeld kijkt naar de transportsector. Op die manier hebben wij dan een benadering waarbij wat meer integraal wordt weergegeven hoe verkeersstromen beïnvloed kunnen worden. Ik kan mij voorstellen dat dit kan gaan over meerdere gebieden.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat doen wij ook. Wij hebben bijvoorbeeld een aantal MIRT-onderzoeken lopen naar goederencorridors. Die lopen dwars door de regio's heen. De NMCA is een landelijk vergelijkingsmodel. Wij bezien dus niet alleen per regio wat wij nodig hebben, maar voor het hele land.

De fractie van GroenLinks vroeg hoe het zit met de scenario's en welke gegevens als uitgangspunt gelden. Wij zijn bezig een nieuwe NMCA te maken. Ik denk dat deze eind 2016 of begin 2017 gepresenteerd kan worden. De NMCA zal worden gebaseerd op de nieuwe WLO-scenario's. Die worden deze maand aan mij aangeboden. Vervolgens kunnen wij de modellen implementeren in de nieuwe NMCA's. Zodra ze beschikbaar zijn zullen wij aan die nieuwe NMCA gaan werken. Er zijn eigenlijk twee nieuwe modellen. Het ene is de bereikbaarheidsindicator en het tweede betreft de WLO-scenario's.

Mevrouw Visser merkte op dat er ook elementen in zitten die geen betrekking hebben op infrastructuur, zoals vastgoed Lelystad. Dat heeft alles te maken met de brede aanpak van het MIRT. Wij willen dat de regio's hun gebiedsagenda's kunnen laten zien in de bestuurlijke overleggen. Het kan gaan om meer dan infrastructuur: concurrentiekracht, energietransitie, leefbaarheid en noem maar op. Wanneer dan in het bestuurlijk overleg wordt vastgesteld dat een bepaalde opgave in het MIRT aandacht vraagt, zoeken wij daar een oplossing voor met bijpassende financiering. Er is sprake van maatwerk; de opgave staat centraal. Niet alleen I en M zit aan tafel, maar ook EZ en BZK. BZK brengt het vastgoed in. Zo'n vastgoedvisie komt dan op dat moment aan de orde. Dat is ook de vraag van de Kamer geweest in het verleden. Van waar naar waar legt u wegen aan? U moet het ook in combinatie met de ruimtelijke ontwikkeling, bijvoorbeeld de woningbouw, zien. Dat doen wij nu dus ook gezamenlijk, maar dat betekent niet altijd dat de budgetten ten laste van het Infrafonds komen. Die komen dan bijvoorbeeld vanuit specifieke budgetten van EZ of BZK. Bij Lelystad en het Rijksvastgoedbedrijf wordt gewerkt aan een uitwerkingsagenda, waarin gestreefd wordt naar een kwantitatieve overname van de kantorenvorraad of een kwalitatieve versterking van de kantorenvorraad op een zodanige wijze dat dit leidt tot een versterking van Lelystad als geheel. Daar zit geen geld van I en M in.

Ik kom op de regio's en ik begin met de Noordvleugel. Daar zijn vrij veel projecten gaande. Er wordt gewerkt aan de A1, de A6, de A9 en de A10. Ik noem de Zuidas, ik noem Badhoevedorp, ik noem Amsterdam-Hoorn. Breder kijkend gaat het natuurlijk ook om Flevoland en de N50 Ens-Emmeloord. Denk bijvoorbeeld ook aan de A28 bij Hoevelaken, de A27 bij Houten, de ring bij de A27 en de A1 bij Eemnes. Er zijn heel veel projecten aan de orde. De Kamer heeft er nauwelijks naar gevraagd, maar wel een aantal nieuwe dingen opgebracht. Daarmee wordt duidelijk hoeveel behoefte er altijd is aan meer, meer, meer op dit vlak. Ik begin met de spitsstrook op de A7. Daar wordt al aan gewerkt, maar kan hij worden doorgetrokken tot en met Hoorn bij de Westfrisiaweg? Ik heb er al een aantal keren met de provincie over gesproken. Ik heb afgesproken dat het traject van de A7 van Avenhorn naar Hoorn onderdeel uitmaakt van de MIRT-verkenning, de corridorstudie A7-A8. Binnen deze verkenning wordt onderzocht welke oplossingen de voorkeur hebben voor de opgaven in dit gebied. Ik constateer dat de provincie al snel maatregelen wil treffen om de knelpunten die op de A7 bij Hoorn ontstaan na

openstelling van de N23 aan te pakken. Ik ben bereid om met de provincie in gesprek te gaan over de mogelijkheden die er zijn voor maatregelen op de korte termijn. Ik denk aan een spitsstrook of weefvakken. Ik zal een koppeling leggen met de verkenning, die zich meer richt op de middellange en langere termijn, de werkgeversaanpak in de regio en de eerder verstrekte rijksbijdrage aan de Westfrisiaweg ad 35 miljoen voor die aansluiting op de A7. Ik ga daar gaarne over in gesprek.

Met de Loenerslootsebrug beland ik in een andere provincie. Het klopt dat er net aan die brug is gewerkt. In het MIRT-overleg hebben wij er met de regio over gesproken. De weg is al eerder in bestuurlijk overleg aan de orde geweest. Op basis daarvan is de brug in 2014 vervangen. Met de regio heb ik besproken dat ik de wegbeheerders wil laten kijken naar de mogelijkheden voor een verbeterde verkeersafwikkeling. De vervanging van de brug heeft wel tot verlichting geleid, maar verderop is er nog wel een probleem met de verkeersafwikkeling. Ik wil er met de wegbeheerders naar kijken. Het is een van de dingen die ik in de MIRT-brief heb aangegeven. Wij gaan die verkeersmaatregelen met elkaar in ogenschouw nemen. Wij hebben een flinke stap gezet, maar je kunt soms niet alles oplossen. Dit is iets waar wij naar willen kijken, maar waar wij nog geen budgetten of iets dergelijks voor hebben toegezegd.

Is het niet overdreven om de A6 Almere-Lelystad alleen voor de luchthaven te verbreden? Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) is gebleken dat er in het lage groeiscenario in 2020 sprake is van een autonoom knelpunt op de A6. Omdat dat autonoom knelpunt ook zonder de ontwikkeling van de luchthaven ontstaat, ligt het niet in de rede om die financiering voor rekening van Schiphol te laten komen. Daarom hebben wij gezegd dat wij dit wegtraject ook willen gaan doen. In de SVIR staat de ambitie dat alle wegen in de brede Randstad als 2x3 worden aangelegd. Daarin past dit dus.

Kan ik al iets zeggen over hoe de noordelijke randweg bij Utrecht eruit komt te zien? De uitwerking en de vormgeving van de noordelijke ring liggen bij de gemeente Utrecht. De rijksbijdrage is 165 miljoen en de regionale bijdrage is 50 miljoen. In het voorkeursalternatief uit 2010 is afgesproken dat de NRU minimaal 2x2 wordt verbreed, geschikt voor minimaal 80 km/u, met drie ongelijkvloerse kruisingen. De gemeente Utrecht heeft in 2014 een voorkeursvariant uitgesproken, waarbij er gekozen wordt voor een verbreding naar 2x2 rijstroken, 80 km/u, en waarbij een van de drie pleinen binnen de budgettaire mogelijkheden verdiept kan worden aangelegd, zodat er niet meer drie ongelijkvloerse kruisingen zijn, maar twee. De keuze welk van de pleinen dat zal zijn, is nog niet gemaakt. Dat is eerst aan de regio.

Dan is er gevraagd naar het doortrekken van de A8 naar de A9, die ook door UNESCO-Werelderfgoed loopt, en of de A8/A9 aan de provincie wordt gelaten. Het is een initiatief van de provincie. Conform de afspraak met de regio draagt het Rijk niet bij aan dit project. Ik heb de Kamer hierover geïnformeerd in de brief van oktober 2013. Voor de A8/A9 zijn er op dit moment zeven alternatieven in onderzoek, ook enkele die geen nieuwe doorsnijding vormen van de Stelling van Amsterdam. Ik heb begrepen dat de provincie na de zomer van 2016 een keuze wil maken voor de A8/A9, waarbij er natuurlijk ook rekening zal moeten worden gehouden met de effecten op de Stelling van Amsterdam. Mogelijk is er eerst nog overleg nodig tussen de provincie en het Ministerie van OCW, aangezien behoud en versterking van Werelderfgoed in de SVIR is genoemd als één van de dertien nationale belangen. Indien dat nodig is, zullen wij daar ook bij aanschuiven, om te bezien wat er nog tot de mogelijkheden behoort. Ik heb ook begrepen dat het voor een deel gaat om keuzes tussen waar je een opstelplaats plaatst en waar je de weg plaatst. Wat dat betreft zijn er dus nog varianten in omloop, waarmee je én het behoud kunt realiseren én de weg kunt aanleggen.

Hoe staat het met de voortgang in het investeren in de Duinpolderweg? Dat is door een aantal van de leden gevraagd. Ook dat is een project van de regio. In voorgaande BO's MIRT in 2013 en 2014 is met de regio afgesproken dat zij eerst haar onderzoeken afrondt, voordat met het Rijk verder wordt gesproken. Dat huiswerk is nog niet helemaal af. Vandaar dat die Duinpolderweg ook niet is besproken in de afgelopen bestuurlijke overleggen. Volgens mij is de regio ermee bezig en als er meldingen zijn over de voortgang, denk ik dat het eerst aan de regio is om daar iets mee te doen.

Tot slot de fietsvoorziening bij de brug over de Lek en of ik kan ingaan op de kansen van realisatie hiervan. Dat was ook naar aanleiding van een amendement dat door de PvdA was ingediend. Ik heb al vaker gezegd dat fietsroutes primair een verantwoordelijkheid van de regio zijn. Plannen van de regio om fietsverbindingen te realiseren, zijn mij ook wel bekend. Wij hebben ook wel gesprekken daarover gevoerd. Tot nu toe was het ook niet zeker of er financiering was vanuit de regio voor de brug over de Lek. De provincie heeft onlangs 5,5 miljoen toegezegd voor deze verbinding. Dat is de helft van het geraamde bedrag. Ik ben natuurlijk bereid om hier met de provincie of met de regio verder over te spreken. Die fietsverbinding ligt immers in een van de economisch belangrijkste regio's van Nederland en kan, omdat ze gelegen is naast de A27, bijdragen aan de ontlasting van het hoofdwegennet, op een plek waar nu nog geen fietsverbinding is.

Ik hanteer de criteria nu ook bij investeringen in Beter Benutten, waarmee ik ook fietsverbindingen realiseer. Ik vind dat het primair een taak van de regio is, maar dat betekent niet dat ik nooit wat doe. In overleg met de regio's doe ik het dus vaak wel. Er is ook gevraagd of het niet beter betaald kan worden vanuit het programma Beter Benutten, maar daar past het niet in, omdat het pas na 2017 gerealiseerd kan worden, terwijl Beter Benutten slechts loopt tot 2017. Ik begrijp dat er een amendement van de Kamer in voorbereiding is om extra geld voor fietsroutes vrij te maken na 2017. Als de Kamer hiermee instemt, lijkt mij dat dit in ieder geval daarvoor een kansrijke verbinding is. Uit het wegebudget worden vaker fietsverbindingen gerealiseerd. Als wij een project aanleggen, wordt daar omheen vaak ook nog een aantal zaken georganiseerd. Wat dat betreft zie ik mogelijkheden, maar het is eerst aan de Kamer om te amenderen. Anders moeten we op een andere manier gaan kijken hoe dat tot stand kan komen.

De voorzitter:

U noemt een paar keer het amendement. Komt u aan het einde nog terug op uw oordelen over de amendementen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ja, dat zal ik formeel aan het einde doen. Ik wist dat ik erover zou spreken, maar ik dacht: ik heb het nog niet hier liggen. Ik zal aan het einde mijn formele oordeel geven. Dat is ook helder in relatie tot de moties die dan worden ingediend.

Ik kom te spreken over de Zuidvleugel. Ook daar staat veel op de agenda: de Blankenburgtunnel, de A15 Vaanplein, de A13/A16, de A4 Midden-Delfland. Er is gevraagd naar de bestaande projecten in deze regio en ik zal antwoorden op de gestelde vragen. Allereerst is gevraagd of ik nog een keer kan kijken naar de verdieping van de N471, zodat op de A13/A16 de provinciale weg lager kan kruisen. Er wordt belang gehecht aan inpassing. Ik kan deze vraag beantwoorden met nee, omdat we voor het project A13/A16 op 24 mei 2013 al het standpunt hebben ingenomen. Dat is na zorgvuldige afweging van verschillende belangen in de regio Rotterdam tot stand gekomen. Die afwegingen betroffen onder meer de doorstroming op het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet, diverse milieuaspecten en kosten en baten. Er is heel veel overleg

gevoerd met de stadsregio Rotterdam, de gemeente Rotterdam, Lansingerland en de provincie Zuid-Holland. Er is een bewonersgroep die een maaiveldligging ter hoogte van de N471 heeft voorgesteld, maar die kan vanwege technische randvoorwaarden niet volledig worden uitgevoerd. Er kan tot maximaal 2 meter boven het maaiveld worden aangelegd. De gestelde voordelen van deze variant – beperking van de visuele hinder en vermindering van de geluidsoverlast – wegen niet op tegen de extra kosten van 36 miljoen en het vereiste extra ruimtebeslag. Het is ook niet nodig voor het aanleggen van de A13/A16 binnen de wettelijke bepalingen die daarvoor gelden. Bovendien hebben de regionale bestuurders toentertijd aangegeven geen middelen beschikbaar te hebben om dit plan te realiseren, dus eigenlijk is deze optie iets meer dan twee jaar geleden afgefallen.

Er is verder gevraagd naar de Botlekbrug. Dat is voor mij ook een heel lastig dossier. Als je zo'n brug aanlegt, hoop je tot verlichting van de situatie te komen. Met de storingen die tot nu toe hebben plaatsgevonden, is de situatie misschien wel iets verlicht, maar is er ook veel irritatie gewekt. Als men er gebruik van wil maken maar zich een storing voordoet, dan is dat natuurlijk een heel vervelende zaak. Het aantal storingen is in de afgelopen week afgenomen. Er zijn ook maatregelen genomen wat betreft de sensoren van de brug die de storingen hebben veroorzaakt. Het gaat namelijk niet zozeer om de brug zelf, maar om de IT die erop zit. Dat is een van onze meest kwetsbare punten, bij tunnels en allerlei andere zaken. Het aantal storingen neemt dus af. Inmiddels is de brug aan beide zijden opengesteld voor verkeer, maar is deze nog niet helemaal storingsvrij. De storingsploeg van de aannemer staat stand-by. Als er wat is, dan moet die er eigenlijk altijd zijn zodat het meteen verholpen kan worden. Het is niet de bedoeling dat er dan nog iemand van veraf moet komen. We informeren ook actief het publiek bij een storing. Zolang de brug niet storingsvrij is, ben ik echter natuurlijk niet tevreden. Helemaal storingsvrij worden bruggen en tunnels nooit, maar het moet nog verder omlaag. We zitten daar bovenop, samen met de aannemer.

Wat is de stand van zaken van de openstelling van de A4 Midden-Delfland? Ook daar zou ik graag een lint knippen, zoals dat hier gezegd werd in de commissie, niet vanwege de linten – die interesseren me nooit zo – maar vanwege het effect dat optreedt nadat een lint is doorgesneden. Dan is er namelijk gewoon weer een weg geopend, kunnen mensen gemakkelijker van A naar B rijden en wordt de druk op andere weggedelen verminderd. De verwachting is dat die A4 Delft-Schiedam rond de jaarwisseling in gebruik wordt genomen. Ik houd zelf steeds een slag om de arm: misschien aan het begin van het volgend jaar. Tot de openstelling moet er nog een aantal werkzaamheden worden uitgevoerd en daarom heb ik nog geen precieze planning. Het gaat om het doorvoeren van de laatste aanpassingen in de tunneltechnische systemen. Ik had het net al even over de IT. Vaak zie je dat de weg of de tunnel oké is, dat de verschillende individuele IT-systemen in orde zijn, maar het op elkaar aansluiten van systemen complex is. Ik wil graag dat het goed is, zodat het niet van start gaat met heel veel storingen, zoals soms op andere onderdelen gebeurt. Het afronden van het advies van de tunnelveiligheidsbeambte is een formele procedure. Er wordt een besluit genomen over de openstellingsvergunning voor de tunnel door het bevoegd gezag: de gemeente Schiedam. Vrijwel alle testen van de technische systemen in de tunnel zijn tot nu toe succesvol verlopen. Zoals gebruikelijk moeten er op basis van de testen nog een aantal aanpassingen worden doorgevoerd. Als de aanpassingen en de hertesten daarvan goed verlopen, dan zouden we de openstellingsvergunning medio december kunnen verlenen.

Behalve een tunnel maakt ook een verdiepte ligging deel uit van het traject. Zoals de Kamer heeft gezegd en heeft kunnen lezen is in dit deel

sprake van een grotere onttrekking van grondwater dan oorspronkelijk is voorzien. Voor deze grotere onttrekking heeft het verantwoordelijke hoogheemraadschap een tijdelijke vergunning verleend. We hebben een definitieve vergunning aangevraagd. Die is op dit moment in behandeling bij het hoogheemraadschap. De PvdA en de VVD, de leden Jacobi, Hoogland en Visser, hebben schriftelijke vragen gesteld hierover. Het lukte helaas niet om die voor vandaag te beantwoorden omdat het hoogheemraadschap nog antwoord moet geven op de vraag of het akkoord gaat met de definitieve vergunning. Ik ben daar hoopvol over. Meer kan ik daar nog niet over zeggen, want ik moet afwachten waar het hoogheemraadschap mee zal komen. In ieder geval kreeg ik een bestuurlijk signaal dat men tevreden is over de oplossingen die er liggen. Nu is het belangrijkste voor mij om te horen of ook het hoogheemraadschap dat is.

De voorzitter:

Ik breng in herinnering dat we twee interrupties hebben in deze ronde.

De heer Madlener (PVV):

Zowel de Spijkenisserbrug, de Botlekbrug als de A4 Midden-Delfland is cruciaal voor de regio Rijnmond. Op al die punten bestaan nu problemen. Ik vind de beantwoording over de nieuwe Botlekbrug teleurstellend. De Minister is erg voorzichtig in het aanpakken van de storingen. Zij schrijft dat er al altijd wel storingen zullen blijven, maar ik verwacht toch iets meer daadkracht op dat punt. De Minister moet ernaar streven dat de problemen met die brug, na wat opstartproblemen – we kunnen het begrijpen dat die even kunnen duren bij een nieuwe brug – snel afgelopen zijn. Wat betreft de opening van de A4 Midden-Delfland, kan de Minister zeggen dat er een vergunning wordt aangevraagd om meer water weg te pompen, maar dat water was daar nooit voorzien. Het verdiepte tracé voldoet daarmee niet aan de eisen die aan de bouw gesteld zijn. De Minister kan behalve een vergunning aanvragen om meer water weg te pompen ook nagaan wat er gedaan kan worden aan dat waterprobleem. Gaat zij dat ook aanpakken of gaat zij alleen mikken op meer water wegpompen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dit zijn twee verschillende vraagstukken. Bij de Botlekbrug gaat het om de technologie en bij de A4 Midden-Delfland gaat het om wat je uiteindelijk aantreft. Je verzint iets als je zo'n project gaat maken, maar de vraag is wat je uiteindelijk aantreft in de werkelijkheid. Naast de zandpalen, waarover we het in het verleden hebben gehad, zijn er zaken die je gedurende het werk kunt aantreffen. Ik heb net mijn eigen huis verbouwd. Je wilt niet weten wat je tegenkomt in de grond: dingen die je van tevoren nooit had kunnen bedenken, maar waarmee je uiteindelijk wel moet dealen wanneer je zo'n project wilt afmaken. Dat geldt voor al onze grote projecten. Je komt gewoon dingen tegen. In dit geval gaat het erom dat er meer grondwater opkomt dan gedacht, waardoor de plannen aangepast moeten worden om meer water weg te pompen. Wanneer je meer water wegpompt, heeft dat effect op de waterstand in het gebied. Dat is waarom we zo'n vergunningverlening opnieuw moeten doorlopen. Je moet daar gewoon uiterst voorzichtig mee omgaan. Je wilt geen inklinking veroorzaken, je wilt geen problemen voor omliggende huizen veroorzaken en je wilt ervoor zorgen dat het nat genoeg is om het groene deel van Midden-Delfland goed te kunnen bedienen. Al die elementen spelen een rol. Het zijn twee verschillende zaken waarmee je te maken hebt. Ik streef ook naar «storingsvrij», maar ik ben ook een reële Minister; de Kamer kent mij. Uw computer houdt er ook misschien een keertje mee op. Die kunt u vervolgens weer repareren. Dat geldt ook voor ITS. Sensoren zijn gevoelig en vallen weleens uit. We moeten ervoor zorgen dat dit zo min mogelijk gebeurt en dat er zo veel mogelijk redundantie en zo veel

mogelijk achtervang zijn. Als die er niet zijn, moeten er ploegen zijn die het meteen kunnen verhelpen. Daarop zetten we in. Ik heb goede hoop dat de kinderziekten bij de Botlekbrug nu bijna zijn opgelost en dat het de goede kant opgaat. Ook over de A4 Midden-Delfland heb ik goede hoop, zoals ik net heb gezegd, maar ik moet nog wachten op de laatste toestemming. Ik hecht heel veel waarde aan wat zo'n hoogheerraadschap erover zegt. Dat is deskundig op dat vlak. Ik wil daarop niet vooruitlopen door te zeggen dat wij vinden dat wij een goed verhaal hebben ingediend. Ik wil gewoon echt hun antwoord hebben. Zodra ik dat heb, hebben we ook meer zekerheid over de openstelling.

De heer **Madlener** (PVV):

Ja, maar ik heb het ook over een stuk aansprakelijkheid. Veel kennis zit tegenwoordig bij de bouwbedrijven en niet meer bij het ministerie. De bouwbedrijven hebben in het geval van de Botlekbrug een overeenkomst gesloten waarin staat dat de verantwoordelijkheid voor het onderhoud en de storingen bij de aannemer ligt. Ik vraag de Minister dus specifiek: hoe kijkt ze daarnaar en wat vereist ze van de aannemer? Gaat ze hem in gebreke stellen et cetera? Dat geldt eigenlijk ook voor de A4 Midden-Delfland. Je kunt zeggen: het bootje is een beetje lek, daarom gaan we meer hozen en daarvoor gaan we een vergunning aanvragen. Maar die lekkage is natuurlijk de bron van het probleem. Kennelijk heeft iemand een verkeerde aanneme gedaan als het gaat om het construeren van die tunnelbak. Wie is daarvoor aansprakelijk? Stel, dat het hoogheerraadschap zegt dat het niet verantwoord is om daar te pompen op de lange termijn, wat gaat de Minister dan doen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ook hier zijn het weer twee verschillende elementen. Bij de Botlekbrug is het de verantwoordelijkheid van de aannemer. De aannemer heeft de verantwoordelijkheid genomen, die betaalt ook de kosten en die moet ook maatregelen nemen om storingen te voorkomen. In het geval van de A4 Midden-Delfland gaat het waarschijnlijk veel meer om het bestek en om wat je hebt aangegeven op het moment dat je zo'n bestek in de markt zet en een aannemer daarmee aan de slag gaat. Ik weet het niet voor 100% uit mijn hoofd, dus ik wil me daar nu niet op vastpinnen, maar ik meen dat de verantwoordelijkheid voor een groot deel bij onszelf ligt, net zoals dat gold voor de zandpalen. Wij maken immers een inschatting van wat een aannemer moet doen en van wat hij ongeveer tegenkomt. Maar nogmaals, pint u me daar niet op vast. Als de heer Madlener daarover meer zekerheid wil, kan ik voor de tweede termijn best even navragen hoe dat precies zit. Ik voel me in ieder geval verantwoordelijk voor de tijdige opening van de A4 Midden-Delfland. We hebben daarover gezegd: oké, we komen iets onverwachts tegen, hoe gaan we dat oplossen zonder schade te veroorzaken aan de omgeving? Daarvoor heb ik nu een voorstel ingediend. Ik meen dat het een goed voorstel is, maar ik zal moeten afwachten of degene die het voorstel moet beoordelen, dat ook vindt.

De **voorzitter**:

De Minister vervolgt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik kom bij de A4 Burgerveen-Leiden. Daar is een nieuw wegdeel geopend. Dit heeft qua doorstroming tot veel verlichting geleid. Toch zijn er punten waar nog steeds opstoppingen plaatsvinden. De VVD heeft daar al vaker naar gevraagd. Onder andere naar aanleiding daarvan, en ook naar aanleiding van onze eigen inzichten, hebben we gezegd nog een aantal aanvullende maatregelen te moeten nemen bij de A4 Midden-Delfland. We hebben in 2015 specialistisch onderzoek uitgevoerd. Ook is er door middel van enquêtes en gesprekken gekeken naar wat er door gebruikers

op dat stuk werd ervaren. Uit dat specialistisch onderzoek zijn enkele maatregelen gevolgd om de doorstroming te verbeteren. Die maatregelen bestaan uit het aanpassen van de bebording en de markering, en een beperkte verlenging van de derde rijstrook van de hoofdrijbaan. Die maatregelen worden nu uitgewerkt. In 2016 zal een uitvoeringsplan daarvoor worden vastgesteld.

De heer **Houwers** (Houwers):

Ik heb een vraag over de maatregelen voor doorstroming. Er zijn dingen die je aan de infrakant kunt doen. Veel verstoringen hebben echter ook te maken met ongevallen die plaatsvinden. Het kan belangrijk zijn om een auto dan snel te verplaatsen of te verwijderen. Een idee dat ik recentelijk kreeg aangereikt, is om dat, los van verzekeringskwesties en dergelijke, meteen en wellicht zelfs met helikopters te doen. Is dat een idee? Als er gewonden zijn, wordt dat wel gaan, maar je zou het ook met een auto kunnen doen. Door de auto er gewoon tussenuit te halen, kan men snel weer verder. Is aan deze optie weleens gedacht?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik heb hem nog nooit voorbij zien komen. Het lijkt me ook best wel verstorend voor het verkeer als zo'n auto boven je hoofd cirkelt. Ik vrees dan voor meer ongevallen. Natuurlijk moet je creatief blijven en kijken hoe je het zo snel mogelijk kunt doen. We hebben contracten en contacten met sleepdiensten. Rijkswaterstaat zelf is met de inspectiedienst altijd heel snel ter plekke. We zetten de weg dan op een veilige manier af, zodat de doorstroming zo veel mogelijk wordt bevorderd. Helaas gaan mensen altijd langzamer rijden als ze iets zien, terwijl er wel doorstroming kan plaatsvinden. Vaak is het een kijkfile. Er zijn echter diverse afspraken gemaakt over het zo snel mogelijk verwijderen van een auto of vrachtauto. Soms kun je je als weggebruiker niet helemaal voorstellen waarom er zo'n groot stuk weg wordt afgezet. Ik ben zelf echter een aantal keren mee geweest met een weginspectie. Eén keer was er een vrachtauto omgewaaid. De voorkant stond nog en het tweede deel hing er half aan. Vervolgens moeten ze dus twee wegdelen afzetten, want dat deel kan afbreken. Dan schuift dat met een rotvaart de weg op. Stel je voor dat je dan had gezegd: men kan er nog makkelijk langs, want hij zit toch nog vast aan dat ene stukje. Als er dan wat misgaat, heb je een probleem. Als je het ziet, vraag je je soms af waarom er zo veel is afgezet: moet dat nou? Wij proberen echter veiligheid op één te zetten. Ook snelheid is heel belangrijk en daarna komt de doorstroom, als het echt gaat om zo'n ongeval.

De heer **Houwers** (Houwers):

Ik heb een korte vervolgvraag. Ik hoor de Minister zeggen dat ze daar al veel aan doet, maar zou ze dit idee – en misschien zijn er nog veel intelligentere ideeën – gewoon eens willen meenemen om te bekijken of er toch op die manier gewerkt kan worden? Natuurlijk blijft de veiligheid op één staan. Dat staat, denk ik, voor ons allemaal als een paal boven water.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik heb dat plan nooit binnengekregen, maar als de heer Houwers dat plan heeft gezien of in handen heeft, kan hij dat natuurlijk altijd aan mij doorsturen.

De **voorzitter**:

De Minister vervolgt.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Kan er alsnog een fietstunnel in de Blankenburgtunnel worden aangelegd? En kan ik mij ervoor inzetten om de veerpont te behouden? Dat vroeg GroenLinks. In het voorjaar van 2014 heeft de stadsregio Rotterdam een onderzoek laten uitvoeren naar nut en noodzaak van een fietstunnel in de Blankenburgtunnel. Toen bleek dat de benodigde investeringen in een fietstunnel, te weten 33 miljoen euro aanlegkosten exclusief beheerkosten, niet opwegen tegen het aantal verwachte gebruikers. De regionale bestuurders hebben toen op basis van de uitkomsten van het rapport besloten om niet verder in te zetten op een fietstunnel. Ik begrijp die keuze en ik zie geen reden om alsnog een fietstunnel aan te leggen.

Ik kom op de veerpont. De provincie verzorgt via een overeenkomst met Connexxion Water het vervoer op de oeververbinding Maassluis-Rozenburg. Die overeenkomst verloopt op 1 januari 2018. Over de toekomst van de veerverbinding worden gesprekken gevoerd tussen de provincie en onder andere de gemeenten Rotterdam en Maassluis. Een aantal leden heeft gevraagd naar verschillende aspecten van de A20. Zou eerder met de A20 kunnen worden begonnen? Is het mogelijk om dit opnieuw te bekijken aangezien de A20 is gestegen in de file top 50? Is het mogelijk om ook nog eens te kijken naar de veiligheidssituatie bij Nieuwerkerk? In 2011 heb ik samen met de regio in het BO MIRT afgesproken dat de aanpak van de A20 Nieuwerkerk-Gouda een van de vijf prioritaire projecten van de zuidvleugel werd. Eerder was afgesproken om tussen 2020 en 2023 te starten met de realisatie van de weg, maar door de bezuinigingen op het Infracfonds heb ik dat moeten verschuiven naar na 2013. Diverse leden vragen nu wat ik hiermee kan doen. Mevrouw Visser en de heer Hoogland hoorde ik daarover, maar ook anderen. Ik ben bereid om snel een actualisatie van de scope Rotterdam voor dit project uit te laten voeren, om te bekijken of we op basis daarvan zo snel mogelijk een startbeslissing kunnen nemen voor de procedure van dit project. Daarmee kan ik het project ook opnemen in het MIRT-projectenoverzicht. Tijdens de procedure – die heb je dan wel nodig – kan ik dan bezien of het Infracfonds ruimte heeft om het project te versnellen zonder dat dit ten koste gaat van andere projecten. Want uiteindelijk gaat bijna elke versnelling ten koste van andere projecten, behalve als blijkt dat er bepaalde zaken autonoom vertragen. En aangezien de Kamer mij opjaagt om ook elk ander project op tijd te realiseren ... Ik ben bereid om de procedure op te starten, maar daarmee is er nog niet meteen geld beschikbaar. Het uitgangspunt is een verbreding van 2x2 naar 2x3.

Kan ik nog een keer kijken naar de veiligheidssituatie op het versmalde deel bij Nieuwerkerk? We hebben al eerder onderzocht of het mogelijk is om maatregelen te treffen op dit traject, vooruitlopend op de realisatie van de A20. Toen is de conclusie getrokken dat er vanwege de beschikbare ruimte en vanwege de gesteldheid van de ondergrond geen mogelijkheid is om de capaciteit te verruimen anders dan tegen hoge kosten. Toen is bezien of de overgang van drie naar twee rijstroken op de A20 door een andere vormgeving soepeler kan verlopen, waardoor extra capaciteit ontstaat. We hebben microsимулатies gedaan van de huidige en de alternatieve vormgeving. Daaruit is helaas gebleken dat ook de alternatieve vormgeving geen extra capaciteit zal bieden ten opzichte van de huidige vormgeving.

Er zijn wel maatregelen getroffen of in uitvoering, zoals aanpassingen bij de aansluiting Moordrecht, de realisatie van de Moordrechtboog in het kader van het project Parallelstructuur Gouweknoop, de capaciteitsverruiming van de N209 in het kader van Beter Benutten en het tegengaan van de terugslag op de A20 door een vlottere doorstroming van het verkeer op deze provinciale weg. De grotere dingen kunnen we niet doen, maar de kleinere dingen zijn we nu aan het aanpakken, of hebben we al aangepakt.

Ook in Oost-Nederland vinden veel projecten plaats, zoals bij de A12 Ede-Grijsoord via de A15 en de verbreding van de A1, de A35 en de A36 op diverse onderdelen. Er is nog gevraagd of het knooppunt A1-A35 bij Azelo en Buren met verkeersmanagement kan worden opgelost. In het programma Beter Benutten hebben we de doorstroming en in samenhang daarmee de veiligheidssituatie op het betreffende wegvlak geanalyseerd. We hebben tot de volgende maatregelen besloten. We gaan de markering aan het begin en het einde van het weefvak tussen de knooppunten Azelo en Buren aanpassen. We doen een onderzoek naar ITS-maatregelen, waardoor bij drukte een dynamische aanpassing van de toegestane snelheid geldt en de automobilist ook een advies over het gewenste rijgedrag krijgt. Dat zijn twee mogelijkheden om met verkeersmanagement de problemen te verminderen of op te lossen.

Er is gevraagd waarom ik niets doe aan de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal. Ik werk aan de verbetering van de verkeersveiligheid op de kruispunten van de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal. Op vragen van de leden Visser en Hoogland heb ik op 12 oktober geantwoord dat in december wordt gestart met het project Wijthmen-Nijverdal. Daar werd nu ook weer naar gevraagd door D66. Ik herhaal dat.

Ik ben ook bekend met de vragen van de Stichting Pieterpad om de bestaande situatie te behouden. In de huidige plannen wordt de oversteek op verzoek van de regio omgeleid naar een nieuw aan te leggen wandel- en fietsbrug, ter hoogte van het bezoekerscentrum van Staatsbosbeheer. Dat ligt minder dan een kilometer van de bestaande oversteeklocatie. Die oversteek is veiliger, maar dat betekent wel een omleiding. We hebben nog een participatietraject, dus dan zullen we de wensen van de Stichting Pieterpad meenemen. De huidige gelijkvloerse oversteek van het Pieterpad komt te vervallen. Ik denk dat er met dit alternatief uiteindelijk een veiligere oversteek zal komen. Het Pieterpad loop je omdat je graag wilt wandelen, dus een kilometer extra is volgens mij prima te doen, zeg ik tegen de heer Smaling, via de voorzitter.

De voorzitter:

De heer Smaling heeft gelijk een interruptie.

De heer Smaling (SP):

Ik heb lange benen, maar sommige mensen niet, en dan kijk ik naar de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Dijkema:

Dat kost punten.

De heer Smaling (SP):

Je kunt zeggen: een kilometer is niks, maar je moet ook nog terug. Dan verheug je je op het beklimmen van de Sallandse Heuvelrug en dan moet je eerst een heel stuk langs die weg en dan oversteken en dan weer terug. Ik vind dat toch jammer. Wij hebben bij de behandeling van de initiatiefnota «Een stap vooruit» echt afgesproken dat die CROW-richtlijnen gehandhaafd zouden worden. Rijkswaterstaat zou alles op alles zetten om daaraan te voldoen. Je kunt zeggen: wat is een kilometer, maar ik vind dat echt jammer, want het Pieterpad is echt een icoon van de nationale wandelroutestructuur. Ik verzoek de Minister om dit niet te laten gebeuren.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik heb begrepen dat die er al is uitgetekend, dus die komt te vervallen. Dat is ook op verzoek van de regio. Het pad wordt omgeleid naar een nieuw aan te leggen wandel- en fietsbrug ter hoogte van het bezoekerscentrum van Staatsbosbeheer. Dan heb je misschien wat langer gelopen, maar dan kom je in een prachtig bezoekerscentrum terecht, gemaakt door de Staatssecretaris in een voorgaande functie. Soms kun je niet alles

behouden zoals het is. Er is een participatietraject en wij kunnen samen met de mensen van het Pieterpad nagaan wat voor hen goed werkt of beter uitwerkt om het leed te verzachten. In de plannen is dat stuk komen te vervallen.

De heer **Smaling** (SP):

Kunnen wij dan een dezer weken samen op excursie daarheen, dat stuk lopen en daarna een besluit nemen waarmee iedereen het beste kan leven? Is dat een oplossing?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Aangezien het Pieterpad altijd nog op mijn wensenlijstje staat, wil ik best een keer met de heer Smaling op pad, maar ik durf niet te zeggen of dat een dezer weken wordt, gezien de drukke agenda. Ik begrijp dat de rest van de commissie mee wil. Ik hoor wat jaloerse geluiden.

Ik kom bij Zuid-Nederland, dat zo veel complimenten heeft gekregen van de commissie. Dat heeft er mee te maken dat men, op vrij korte termijn na het niet doorgaan van de plannen voor de ruit om Eindhoven met een alternatief plan gekomen is voor Zuid-Nederland. Dit is ook hoe ik zelf naar het MIRT kijk. Ik vind het mooi als het integraal wordt aangepakt. Het is nog niet helemaal integraal aangepakt, want men heeft zich voornamelijk gericht op de weg en op ITS. De ov-elementen zitten er nog niet echt in, maar dat kan altijd in een volgende fase.

De vraag is of ik overtuigd was dat de bereikbaarheid hiermee goed geregeld is en dat de bereikbaarheid van Brainport en omgeving goed geregeld is. Met het afgesproken pakket worden niet alleen de bestaande knelpunten opgepakt. Ik ga verder. De bestaande knelpunten zaten vooral op de A58, maar er worden ook andere punten aangepakt. Ook ga ik met de regio aan de slag om smart mobility een plek te geven en om ITS breder uit te rollen. Juist om Nederland in de toekomst bereikbaar te houden, zijn dit soort elementen van groot belang. Ik ben net terug uit San Francisco, Silicon Valley, waar ik uitgebreid heb gesproken met allerlei fabrikanten die allemaal nieuwe ontwikkelingen op dit vlak realiseren. Je merkt de interesse die er is. Enerzijds worden hun auto's allemaal op een bepaalde manier ontwikkeld waardoor los van de infrastructuur met elkaar kan worden gecommuniceerd. Anderzijds is men heel geïnteresseerd in wat er allemaal aan de infrastructuur wordt gedaan om het allemaal nog beter, stabiel en veiliger te maken. Het is heel mooi dat wij daarmee gaan experimenteren in dit gebied.

Daarnaast blijf ik binnen het programma monitoren. Dat is ook nieuw: een programma-aanpak ten opzichte van de individuele aanpakken zoals wij dat nu doen bij wegtracés. Ik ben benieuwd hoe dat uitwerkt. Het is interessant om te bezien of dat in de toekomst bij MIRT-trajecten vaker kan gebeuren. Er zitten dus twee nieuwe dingen in. Er is samen met de regio een grootschalige uitrol van smart mobility en ITS en alle verschillende projecten zullen als één programma worden benaderd. Dat betekent dat partijen kunnen besluiten om de genomen maatregelen binnen het programma anders te prioriteren, te wijzigen of te schrappen. Dit is eigenlijk de adaptieve aanpak, die de flexibiliteit geeft die we soms wat meer willen hebben. We hebben natuurlijk wel spelregels afgesproken, dus dit kan niet in één keer van de weg naar een meerjarenontsnippering, zo zeg ik tegen mevrouw Visser. Het moet immers wel een beetje binnen de kaders blijven van wat we hebben afgesproken. Natuurlijk moet voor de Kamer ook transparant zijn wat daarin gebeurt. Ik moet het programma voor de governance nog samen met de regio uitwerken, maar ik kijk ernaar uit om dit samen te doen. Ik vind het mooi dat hier heel veel partijen bij betrokken waren en dat heel veel partijen er gezamenlijk achter staan.

Er zijn nog wat andere vragen over gesteld. Hoe zie ik de voltooiing van de plannen in het bidboek ten aanzien van het knooppunt Leenderheide

en de leefbaarheid rond de N279 of bijvoorbeeld de aansluiting op de A67? Het bidbook was immers een stuk groter dan hetgeen waartoe ik uiteindelijk heb besloten. Ik heb vooral gekeken naar wat er nodig is en naar wat voor de regio belangrijk is om te doen. In de motie stelt de Kamer: ga aan de slag met de A58, ga aan de slag met de A67, kijk wat er vanuit nationaal perspectief verder nog nodig is in dat gebied. Ik heb de basis ervan beoordeeld en bekeken waaraan wij zouden meebetalen en waaraan niet. Het hele ITS-deel is hier natuurlijk extra in gekomen. Hoe zit het met de drie punten die ik net noemde? Er is natuurlijk een samenhang tussen de N279 en de A67. Ik zal dit samen met de regio in samenhang bekijken. De leefbaarheid rond de N279 is een concrete verantwoordelijkheid van de regio. De regio zal nog een bereikbaarheidsakkoord afsluiten om dit goed te kunnen doen.

Nu nog iets over de middelen voor het bidbook voor Brabant en Limburg. De middelen die voor de Ruit waren vastgezet, vloeien niet automatisch terug naar de regio. Zo heb ik dat ook niet met de Kamer afgesproken. De Kamer heeft gezegd dat ik onmiddellijk moest gaan inzetten op de A58 en de A67 en moest bekijken wat daar nog meer voor nodig zou zijn. De middelen zijn echter niet een-op-een beschikbaar voor de regio. Ik vind namelijk dat je elke keer moet afwegen wat het belangrijkste is om in het land te doen. Hier zitten wat projecten in die niet per se uit de knelpuntenanalyse naar voren zouden zijn gekomen, maar die wij wel gaan realiseren omdat ik het een prachtig samenhangend plan vind. Daarmee zeg ik niet dat we die overige 90 miljoen maar in dat gebied moeten laten en het moeten besteden aan de daar aanwezige vragen en wensen. Ik zie dat niet zo, ik vind dat je zaken altijd weer nationaal moet afwegen. Dit budget was beschikbaar voor de Ruit omdat we het een prachtig samenhangend plan vonden. Ook ik vind het nog steeds jammer dat het niet is doorgegaan. Er is nu een heel mooi alternatief. Ik denk dat dat veel van de problemen in de regio gaat oplossen. We hebben ook nog afspraken gemaakt over nader onderzoek naar de A2 en andere punten. Het kan dus best zijn dat er in de toekomst extra budget naartoe gaat, maar ik wil dit geld niet bij voorbaat voor deze regio vastleggen. Ik vind dat we zo'n afweging met elkaar in het totaal moeten maken.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ik begrijp dat het is gereserveerd voor de Ruit en dat u het jammer vindt dat het niet is doorgegaan. Het is destijds erg dom geweest om zo te beslissen, omdat daardoor het geld voor een deel de regio uit is. Mijn oproep was een poging om het geld alsnog in de regio te houden. Dat kwam niet zomaar uit het niets, want het is zo'n mooi gezamenlijk integraal plan. Ik vraag dus niet of dit vastligt, want ik wist al dat het niet een-op-een vastligt. Ik vraag u wel in hoeverre u dit wilt heroverwegen. Verder hoorde ik u zeggen dat u het spoor mist in dezen. Volgens mij ligt er een heel mooi plan voor het spoor aldaar: voor de verbinding Eindhoven-Düsseldorf en voor de verbinding Eindhoven-Keulen. Die zitten er dus ook bij. Ik wil u vragen om dit alles, in deze integraliteit, toch nog eens af te wegen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Uiteindelijk gaat het natuurlijk niet om de hoeveelheid geld die naar een regio gaat, maar om de oplossing die je een regio biedt. Als je in staat bent om een oplossing te bieden die minder geld kost, zie ik niet in waarom je dat geld in de regio moet laten. Dan kun je beter op andere plekken oplossingen bieden. Het antwoord op de vraag of ik bereid ben om te kijken of het in de regio kan worden gehouden is nee. Dat betekent niet dat het niet in de regio terecht komt. Dat kan ik niet zeggen. Zodra we weer landelijke afwegingen maken, kan deze regio er best uitkomen. Besteed ik het dan aan het spoor? Nee, want het geld daarvoor komt uit een ander budget. We hebben een budget voor wegen en een budget

voor spoor. Die hebben wij met elkaar gescheiden gehouden. Als ik ooit met een vinger naar het spoor wijs of, andersom, het spoor met een vinger naar de wegen wijst, dan is de Kamer in rep en roer. Misschien weet de Staatssecretaris het, ik niet, maar misschien gaan er wel budgets die kant op. Hoe dan ook, het dankzij de Ruit vrijgevalen bedrag gaat niet automatisch terug naar de regio. Er wordt gewoon weer een landelijke afweging gemaakt. Waarom was het hoger? Omdat er echt een nieuwe weg moest worden aangelegd, terwijl we nu de bestaande wegen aanpassen, wat gewoon minder geld kost. Het is dus een meer kosteneffectieve oplossing. In mijn ogen was de Ruit uiteindelijk een file-effectievere oplossing geweest, maar die is voorbij. Dit is een heel goede «second best». Tegelijkertijd is het veel mooier geworden dankzij de nieuwe corridorbenadering, de ITS, de samenhang en de programmatische aanpak. Mij lijkt dat we genoeg gehuild hebben over de Ruit en dat we vooruit moeten kijken naar het mooie nieuwe plan dat er ligt.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ik weet niet wat het met die VVD'ers is vandaag, maar zij begrijpen mij steeds verkeerd. De Minister zegt dat ze het spoor rondom Eindhoven mist, maar ik heb helemaal niet gezegd dat het aan het spoor moest worden besteed. Ik zei alleen dat er ook mooie plannen voor het spoor liggen. Tijdens het wetgevingsoverleg hebben we gesproken over schuiven, dus we weten dat we daarover hetzelfde denken. Dat is het punt niet. Het gaat erom dat de Minister zegt dat bepaalde delen minder geld kosten, waardoor er elders geld kan worden besteed. Dat begrijp ik, maar er zijn ook nog delen in het fraaie bidbook waarvan de Minister zelf zegt dat de werkwijze zo plezierig was en het resultaat er mocht wezen. Ik noem de A58 of de A2. Wat is er nog nodig om ervoor te zorgen dat de Minister het geld dat toch al voor mobiliteit in die regio beschikbaar was, uitgeeft aan de projecten in het bidbook waaraan zij nog geen geld heeft toegekend?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Waarom heb ik nog geen geld aan de andere projecten toegekend? Omdat die projecten over knelpunten gaan die nog niet naar voren zijn gekomen of pas op de langere termijn naar voren komen. Op de langere termijn lijkt mij dat er nieuwe dingen naar voren komen in de regio Brabant. Het budget voor de kortere termijn is dan al in te zetten op tientallen andere projecten in het land. Daaraan moet wellicht al op dit moment worden gewerkt. Ik snap dat iedereen altijd denkt dat dit het laatste geld is dat we ooit nog te besteden hebben in Nederland, maar ik ben optimistisch en denk dat het Infrafonds ook na 2028 bestaat. Er staat al ergens: eind jaren zestig, maar ik zie niet in waarom we daarmee zouden ophouden, zeker niet nu we internationaal zien hoe belangrijk het is om goede infra te hebben, of het nu spoor, weg of waterweg betreft. Het leven gaat gewoon door. Ieder jaar voer ik MIRT-overleggen en vertelt iedere regio mij waar zij op dat moment het liefst haar geld in wil investeren. Met de regio ben ik tot de conclusie gekomen dat dit nu de belangrijkste elementen zijn. Dat we verder gaan kijken naar de A2 weet ik, want er is ook gevraagd om onderzoek naar de A2 tussen Eindhoven en Weert. Dat onderzoek starten we volgend jaar. Het is een vervolg op kennisas. Het resultaat is uiterlijk in 2017 bekend. Dan is er weer een nieuw moment en zal blijken of het noodzakelijk is om er geld in te stoppen. Dat geldt ook voor andere onderdelen. Er zijn bijvoorbeeld nog drie afslagen op de A67 aan de orde waarvan ik denk dat ze misschien wel wat eerder aan bod komen. Op al deze zaken komen we te zijner tijd vanzelf terug, niet nu.

Mevrouw **Hachchi** (D66):

Ik ben het met de Minister eens waar zij het heeft over het prachtige samenhangende verhaal dat hier voorligt. Ook ben ik het eens met haar

opmerking dat het gaat om de oplossingen die je voor de regio ziet in plaats van dat je het per definitie hebt over het budget en dus ook het budget dat destijds voor de Ruit is vastgelegd. De Minister geeft aan dat de A2 een onderdeel is van het samenhangende plan en dat er in 2017 een rapport zal verschijnen. Vanuit haar uitgangspunt dat dit een prachtig samenhangend plan is en dat zij met ons deelt dat de A2 hiervan een cruciaal onderdeel is, zou ik graag zien dat zij haar beantwoording iets scherper formuleert in plaats van dat ze zegt: te zijner tijd, we leven verder en we zien wel verder.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat wil ik niet, omdat ik verwacht dat delen van de A2 ook in de toekomst knelpunten zullen zijn en andere delen weer niet. Ik vind het belangrijk dat je het eerst gaat onderzoeken en onderbouwen. Het is inderdaad een mooi samenhangend plan, maar in een plan zitten ook altijd wensen. Als ik mijn kinderen nu vraag wat ze willen hebben met sinterklaas, krijg ik ook een heleboel wensen te horen. Er zit ook een visie achter waarom ze dat allemaal willen hebben. Zoals gezegd, het is een mooi samenhangend plan waarin een heleboel wensen zitten. Je hebt er dan ook mee te maken dat de verschillende onderdelen van zo'n regio er vaak in bediend moeten worden. Uiteindelijk vind ik dat we op rijksniveau moeten kijken waar het echte knelpunt zit en waar je je als eerste op moet richten. Ik heb al gezegd dat ik het ga onderzoeken. Ik neem het namelijk serieus. Ik ga echter niet zeggen dat zonder deze weg het plan nog maar op een been loopt, want dat is niet het geval.

Mevrouw Hachchi (D66):

Ik begrijp dat het de tijd van het jaar is om zo'n metafoor van wensenlijstjes van kinderen voor sinterklaas aan te halen, maar daarmee doet de Minister de regio toch wel echt tekort. We hebben het hier niet over zomaar wat wensen. Vanochtend is ons een petitie overhandigd maar ook eerder ben ik al benaderd en heb ik mensen gesproken over hoe groot het probleem rond die A2 is. Dus ik kan de Minister volgen als ze zegt dat er eerst onderzocht en onderbouwd moet worden voordat tot een keuze gekomen wordt, maar ik vraag haar dan wel om er vaart achter te zetten. Wat is volgens de Minister de snelste manier om die duidelijkheid wat betreft de A2 te geven, niet alleen richting de Kamer maar zeker ook richting de regio?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat heb ik net gezegd. Het onderzoek start volgend jaar en zal uiterlijk 2017 beschikbaar zijn. Dat is snel, want zo gaat dat met die onderzoeken. U moet overigens met mijn vergelijking van zo-even met sinterklaas geen verkeerd idee krijgen, want ook ik neem deze kwestie serieus. Als dat namelijk niet zo zou zijn, zou ik er niet eens een onderzoek naar starten en zou ik gewoon gezegd hebben: jullie komen in de verste verte niet in aanmerking voor een onderzoek. U hebt vanmorgen een petitie gekregen, maar ik wijs erop dat er ook nog heel veel andere regio's in het land zijn die met precies zo'n zelfde petitie over het economisch belang, het verkeersveiligheidsbelang en het doorstromingsbelang bij u zouden kunnen aankloppen. U gaf eerder zelf namelijk ook al aan dat uw mailbox vol zit met soortgelijke mails. Het enige wat ik altijd moet doen, is kijken of een en ander ook echt uit de «facts and figures» blijkt. Als ik dat naar willekeur zou doen, zou u mij ook om de oren slaan. Dus dat is voor mij reden om dit te gaan onderzoeken. De andere zaken kunnen we voldoende onderbouwen. We komen er dus op terug.

Mevrouw **Hachchi** (D66):

De Minister heeft het over 2017. Ik zou graag wat specifiekere willen horen wanneer de Kamer en de regio de uitslagen van dit onderzoek kunnen verwachten.

De **voorzitter**:

Ik kijk even naar de Minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik heb hier staan uiterlijk 2017, maar ik kan nog wel navragen bij mijn mensen of ze er iets concreter over kunnen zijn en dan kom ik daar in tweede termijn op terug.

De **voorzitter**:

Dan noteer ik dat we dat in tweede termijn te horen krijgen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. Over het knooppunt Hooipolder en de verkeerslichten is al vaker gesproken. Gevraagd is wat er gedaan kan worden om een volwaardig knooppunt zonder VRI's te realiseren. De A59 is geen knelpunt volgens de in de SVIR opgenomen criteria, zelfs niet in het hooggroeisce-
nario. Investeren in het knooppunt heeft daarom geen prioriteit. Het weggedeelte komt ook niet voor in de file top 50. De kosten om dit knooppunt volledig VRI-vrij te maken, zijn meer dan 200 miljoen. Gezien de beperkte budgetten bij het Infrastructuurfonds ben ik daarom niet bereid, hierin te investeren. Ik heb wel een gedeeltelijke aanpassing van het knooppunt Hooipolder meegenomen in het project A27 Houten-Hooipolder. Dat betreft de vrije doorstroom van de belangrijkste vervoers-
stromen van west A59 naar noord A27. Volgens de planning zal men in 2019 met dit traject beginnen.

Ik heb de cofinanciering al in de beantwoording van de vragen over de Noordvleugel aan de orde gesteld.

Ik heb inmiddels een antwoord gekregen op de vraag van mevrouw Hachchi over de A2 Weert-Eindhoven. Ik stel voor dat ik ervoor zorg dat de resultaten van het onderzoek voor het notaoverleg MIRT 2017 aan de Kamer worden gestuurd. Dan kan de Kamer mij er daarna vragen over stellen. Als ik de resultaten eerder heb, zal ik die eerder sturen. Maar we spreken er uiteindelijk over in het notaoverleg over het MIRT.

De **voorzitter**:

Ik zie dat de Madlener nog iets wil vragen. Alleen verduidelijkend op dit punt?

De heer **Madlener** (PVV):

Nee, mijn vraag over de A58 knooppunt Galder is niet beantwoord. Dat is nu de duurste file van Nederland geworden en dat heeft ook een effect op de A16. Op de A16 sta je vaak stil, omdat het afslaand verkeer richting de A58 nergens heen kan. Dat lijkt mij een gemakkelijk op te lossen knelpunt. Wat gaat de Minister daaraan doen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Daar kom ik later even op terug. Ik weet niet of dat knooppunt in het gedeelte van de A58 ligt dat wij nu al aan het aanpakken zijn. De heer Madlener had het over knooppunt Galder?

De heer **Madlener** (PVV):

Ja, de afslag. Het betreft het eerste stuk vanaf de A16.

De **voorzitter**:

Ik noteer dat de Minister daar later in het debat antwoord op geeft.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik dacht dat de heer Madlener hier alleen een stelling over had geponeerd, maar ik begrijp nu dat het een vraag was.

Mevrouw De Boer heeft ten aanzien van Noord-Nederland gevraagd of ik bereid ben om naar innovatieve en creatieve financieringsmogelijkheden te zoeken om de sluis bij Kornwerderzand te bekostigen. De schutsluis bij Kornwerderzand is een regionale wens. Ik heb gezegd: prima, maar dan moet de regio wel zelf zorgdragen voor de financiering. We hebben nog geen financieringsvoorstel van de provincie ontvangen. Op verzoek van de regio is in het BO MIRT afgesproken om daar meer tijd voor te nemen. Ik begrijp dat de regio na afwijzing van de Europese CEF-subsidie nu naar andere financieringsmogelijkheden zoekt. Ik noem het Junckerfonds en het EFSI.

Het is natuurlijk vooral aan de regio om te zoeken naar die financieringsvormen. Het is moeilijk om bij voorbaat te zeggen of die verzoeken gehonoreerd worden. Je kunt bijvoorbeeld ook naar de Europese Investeringsbank kijken. Ik kan de financieringsvraag wel steunen; ik kan die ondersteuning bieden via de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland of via het Nederlands Investerings Agentschap voor EFSI. Ik kan op basis van de voorstellen van de regio bezien of ik daar ondersteuning bij kan bieden. Maar dan moeten ze wel zelf met een voorstel komen. Mevrouw De Boer heeft gevraagd of ik kan helpen zoeken. Dat kan ik. Als zij vraagt of ik ook ga betalen, dan kan ik zeggen dat ik daar in het verleden al duidelijk over ben geweest.

Dan kom ik bij de overige vragen. Ik noem allereerst de favoriete vraag van mevrouw Visser over het Meerjarenprogramma Ontsnippering van 410 miljoen en de uitstapjes van dassen. Ik moet dat soort verhalen ook beter gaan lezen, want die zijn wel vermakelijk. Maar zo vermakelijk is het ook weer niet, want het citaat uit het jaarverslag wordt gevolgd door de conclusie dat de aanwezigheid van dassentunnels van groot belang is voor de cohesie en het voortbestaan van de populatie. Wij hebben het bedrag al teruggebracht van 410 miljoen in het kabinet-Rutte I naar 287,5 miljoen in het kabinet-Rutte II. Ik heb bij het jaarverslag 2013 gemeld hoe de effectiviteit van het programma kan worden gevolgd. Naar verwachting zal uiteindelijk 85% van de knelpunten uit het begin van het programma 2004 zijn opgelost. Zoals mevrouw Visser weet, geldt er daarna niet meer zo'n Meerjarenprogramma Ontsnippering. Dit is de afrondende fase.

Mevrouw Hachchi vroeg hoe het staat met het onderhoud. Gaat achterstallig onderhoud ten koste van de veiligheid? Volgens mij heb ik de laatste tijd in de Kamer heel veel gesproken over onderhoud. Ik heb herhaaldelijk aangegeven dat dit mijn prioriteit heeft. Wij hebben de beste infrastructuur van de wereld. Dat komt niet alleen doordat wij nieuwe wegen aanleggen, maar vooral omdat onze wegen zo goed zijn onderhouden. Een weekje Amerika heeft mij weer gewezen op het verschil daarin. De instandhouding krijgt structureel veel aandacht binnen het ministerie. Wij voeren het onderhoud slim en pragmatisch uit, zonder dat de veiligheid in gevaar komt. Wij maken steeds afwegingen gericht op een doelmatige prestatie van het netwerk. Soms betekent dit dat je minder belangrijke onderdelen pas vervangt als ze echt kapot zijn. Soms betekent het dat je werkzaamheden met andere werkzaamheden combineert, maar ik doe geen concessies aan de veiligheid.

De voorzitter:

Er is een interruptie van mevrouw Visser, ik neem aan op het vorige punt.

Mevrouw Visser (VVD):

Ja, voorzitter, want ik las het citaat voor omdat ik er erg om moest lachen. Het wordt nog erger, want in Zweden schijn je geen camera's te mogen ophangen in de tunnels vanwege de privacy van de dassen. Zo staat het

letterlijk in het jaarverslag. Dus iedereen die leuke lectuur wil lezen... Er wordt een vergelijking tussen Nederland en Zweden gemaakt. Maar mijn opmerking was serieus. Ik begon met op te merken dat in het MIRT ook een aantal andere programma's zijn opgenomen. De Minister gaf zelf in haar beantwoording aan dat die nieuwe programma's niet per se uit het Infrastructuur fonds komen. Waar het ons om gaat, is inzicht in die programma's. Wat leveren zij op? Dan maakt het eigenlijk niet zo veel uit uit welke begroting het komt. Er moet echter wel serieus worden gerapporteerd over de vraag wat de effectiviteit ervan is. Ik heb het dan over zaken als organisch bouwen. Ik noem het Meerjarenprogramma Ontsnippering, omdat het keer op keer een voorbeeld is van een onserieuze rapportage, want het voorbeeld dat ik noemde staat er letterlijk in. Het gaat echter wel om 410 miljoen aan rijksgeld. Als wij dan met elkaar constateren dat de files toenemen, is dat heel moeilijk met elkaar te verenigen. Daar krijg ik graag een nadere reactie op.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Mevrouw Visser heeft volledig gelijk dat wij serieuze rapportages moeten sturen, waarmee wij inzicht geven. Er mag best eens een vrolijke noot in staan, maar de rapportages moeten vooral inzicht geven in de effectiviteit van de besteding van de middelen. Wij proberen dat ook altijd zo goed mogelijk te doen. De Rekenkamer beoordeelt ons daar ook op en geeft ons op onze kop als men vindt dat wij het niet goed doen. Ook het Ministerie van Financiën heeft de neiging om te bezien of wat wij aan het doen zijn wel mag en kan conform de bestedingsregels. Nogmaals, het is mijn intentie om daar altijd wel serieus in te zijn.

Mevrouw Visser (VVD):

Laat ik wat specifieker zijn. Er worden mensen en middelen hiervoor beschikbaar gesteld, van welk departement dan ook. De Minister geeft zelf aan dat de aanpak van de files in het kader van economische groei topprioriteit is. Voor ons geldt dan dat dit in het MIRT prioriteit moet hebben. Ik hoor graag hoe de Minister daarmee wil omgaan. Het is leuk hoor, dit soort leuke rapportages en zij passen vast in de brede visie van de MIRT-systematiek, maar uiteindelijk gaat het er ook om dat het verkeer kan doorstromen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Vorig jaar hebben wij het ook gehad over de vraag of wij dit programma konden stopzetten om het geld ergens anders aan te besteden. Het betreft een programma dat in 2004 is opgestart. Er zal toen een reden voor zijn geweest. Er is toen besloten om er geld aan te voteren. Inmiddels lopen die programma's allemaal en maken zij deel uit van de projecten die wij uitvoeren. Het programma is bijna ten einde. Reallocatie van dit budget voor de aanpak van files heeft nu geen zin. In brede zin geldt dat wij hiervoor elk jaar weer bij elkaar zitten in het overleg over het MIRT. Daarbij kan de Kamer tegen mij zeggen: ik ben het wel of niet met u eens als u bepaalde budgetten voor andere projecten voteert. U hebt zojuist gevraagd naar vastgoed. Ik heb gezegd dat wij daarin niet investeren. Ik denk niet dat wij heel veel programma's hebben vanuit I en M die concurreren met de inzet voor het budget voor infrastructuur. Wel is het zo dat er, als wij iets goed moet inpassen, soms geld voor natuur, de fiets of recreatie van de infrakant naar dit soort projecten gaat. Je kunt je altijd afvragen of dit zondegeld is of niet. Soms is het de enige manier om iets gedaan te krijgen. Daar hebben wij ook afspraken voor gemaakt, bijvoorbeeld over wettelijke compensatie en meer niet. Soms doen wij wel iets meer om iets gedaan te krijgen, maar dan leg ik dat de Kamer altijd voor. De Kamer kan mij dan altijd terugfluiten en zeggen dat er een andere invulling moet komen. Nogmaals, ik steun het betoog van

mevrouw Visser volledig. Wij moeten datgene wat wij doen altijd goed afwegen tegen wat op dat moment het belangrijkste is.

Er is gevraagd naar middelen vanuit de EU en CEF. Natuurlijk bekijk ik wat wij daarmee kunnen doen. Tijdens het voorzitterschap hebben wij TEN-T-dagen in Nederland. Ik meen dat dat in juni is. Tot 2020 zullen er nog twee oproepen zijn voor subsidies vanuit de Connecting Europe Facility. De nadruk ligt op spoor, scheepvaart en innovatie ITS. Er zijn niet echt budgetten beschikbaar voor heel grote infrastructurele projecten. Bij de financiële instrumenten van de EIB, zoals het Junckerfonds, gaat het niet om subsidies maar om leningen. Die moet je uiteindelijk terugbetalen. Wij bekijken alle fondsen en hun mogelijkheden.

Mevrouw Visser vroeg hoe je ITS en zelfsturende-autoprojecten, zoals die in Beter Benutten zitten, kunt opschalen. Het programma Beter Benutten heeft een vervolg, waarbinnen ITS een belangrijke plek heeft. 10% van het budget is ervoor gereserveerd. Opschaling van succesvolle maatregelen is daar een belangrijk onderdeel van. Wij hebben er expres voor gekozen om dit niet per regio te doen, maar er een soort nationale aanpak overheen te leggen, omdat we die maatregelen dan ook kunnen toepassen in andere regio's. Dan voorkomen wij dat men in Brabant, Twente en Amsterdam een eigen ITS-project heeft. Dat doen we dus gelijktijdig met de twaalf Beter Benuttenregio's. Dat gebeurt ten behoeve van kostenreductie en standaardisatie. Het gaat gelijktijdig met andere overheden en marktpartijen.

Dat betekent niet dat er nooit eens een apart project zal zijn. In Brabant wordt bijvoorbeeld aanvullend getest met wifi-toepassingen, waarbij gebruik wordt gemaakt van eerdere projecten als Compass4D in Helmond en Spookfiles A58. Die testprojecten, de scope en de inrichting ervan, worden in overleg met regionale partners ingevuld. In het verlengde van de aanvullende testprojecten zal ook bekeken worden op welke wijze van deze voorzieningen gebruik kan worden gemaakt voor testen met autonoom rijdende voertuigen. Wij proberen die ITS tot een opschaling te laten komen, zodat niet in iedere regio het wiel wordt uitgevonden.

Mevrouw De Boer vroeg of ik een BO-MIRT wil organiseren op corridor-niveau voor de mainport Rotterdam. Ik vind een goede ontsluiting van de haven en de economische clusters daar belangrijk. De Kamer heeft al wat gehoord over de investeringen in de A15 Maasvlakte-Vaanplein en het bereikbaarheidspakket Zuid-Nederland. Bestuurlijk overleg over de ontsluiting van dergelijke clusters kan ook heel goed plaatsvinden binnen de bestaande landsdelige overleggen, zeker nu ze zijn samengevoegd tot vijf gebieden: Zuidwest inclusief mainport Rotterdam, Noordwest inclusief mainport Schiphol, Zuid inclusief brainport, Oost en Noord. Overleg over corridors is mogelijk als er aanleiding toe is. Ik ben net al ingegaan op die goederencorridors-oost en -zuid. Daar doen Gelderland, Brabant, Limburg, Zuidvleugel, Havenbedrijf Rotterdam en de topsector Logistiek in mee. Eigenlijk gebeurt datgene waarom gevraagd wordt al een beetje, zij het niet specifiek voor mainport Rotterdam, maar voor de hele goederencorridor.

De heer Hoogland vroeg zich af of je met spitsmijden niet kunt frauderen. Die vraag heb ik in het verleden ook gehad en ook toen kwam hij uit Rotterdam. Ik weet dus niet wat daar aan de hand is. Spitsmijdenprojecten zijn effectief, zoals ook blijkt uit evaluatiestudies. In Rotterdam bleek dat men in groten getale, meer dan 80%, niet in de spits terugkeert. We moeten niet vergeten dat het een bijdrage levert aan gedragsverandering. Waar geen ruimte of geld is voor grote projecten op de korte termijn, gebruiken we bijvoorbeeld dit soort maatregelen. De 5.000 mijdingen in de regio Rotterdam moet je ook bezien in vergelijking met de 2.000 voertuigen die een rijstrook per uur kan verwerken. Dat zijn wel echt mooie resultaten van het programma Beter Benutten. Ik heb al gezegd dat ik eind van het jaar terugkom bij de Kamer met de resultaten. Ik hoop dan

ook iets meer steun en draagvlak bij de commissie te voelen als ik de echte resultaten kan laten zien.

Er zijn diverse checks ingebouwd om fraude en misbruik te voorkomen. Zodra we fraude of misbruik constateren, stopt de vergoeding. Wij kijken bij de RDW bijvoorbeeld of het kenteken inderdaad op naam staat van de deelnemer en we vergelijken de opgegeven NAW-gegevens met die uit de RDW-check. Daarnaast wordt bij de RDW gecheckt of het kenteken klopt en of er ook nog andere kentekens op dat adres geregistreerd staan. De eind van de maand gerealiseerde mijding wordt vergeleken met het aantal keren dat de personenauto tijdens de nulmeting is geregistreerd; wijkt dat meer dan 80% af, dan wordt de deelnemer om een verklaring gevraagd. Het aantal gerealiseerde mijdingen aan het eind van de maand wordt vergeleken met het aantal mijdingen van de voorgaande maand. Wijkt het meer dan 50% af, dan wordt de deelnemer om een verklaring gevraagd. Zo staan er nog een heleboel controlechecks hierin opgenomen. Ik weet niet of u ze allemaal voorgelezen wilt hebben.

Als er geen of geen voldoende acceptabele verklaring wordt gegeven, dan wordt iemand onmiddellijk geschorst en wordt het opgeschorte beloningstegoed niet uitgekeerd. Twijfelgevallen en de gevallen van deelnemers die niet akkoordgaan, worden voorgelegd aan de verkeersonderneming. In 2015 zijn drie gevallen voorgelegd aan de verkeersonderneming.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Alle maatregelen hoeven we niet te horen, maar als de constatering is dat alleen de vergoeding stopt wanneer iemand toch geprobeerd heeft om de boel te flessen door een ander kenteken op te geven, dan kun je de formele redenering hanteren dat die persoon misschien een foutje heeft gemaakt, maar als daar een patroon in zit, kun je toch denken dat er misschien wel meer aan de hand is. Recente berichtgeving over de laatste tranche van mensen die zich hebben ingeschreven, bevestigt dat daar een patroon in zit. Als mensen bij de bijstand iets verkeerd doen en hun tandenborstel ergens anders wordt aangetroffen, dan gaat de overheid daar vol in. Wij vinden daar van alles van, maar goed: dat is het beleid. Dan vind ik het maar een ander raar dat we hier zeggen: nu hebt u geen recht meer, nu stopt de vergoeding. Ik vind dat zelf dus echt onbegrijpelijk als mensen op een schraperige manier proberen om de boel te tillen door een ander kenteken op te geven en door misbruik te maken van een regeling. Je kunt ook de vraag stellen of het wel slim is om geld uit te keren aan mensen als dat een enorme prikkel kan veroorzaken om dit soort dingen juist te gaan doen. Dat is hetzelfde, om in de kindmetafoor te blijven, als met je kinderen naar Jamin te gaan en daar te zeggen: jongens, dit is allemaal beschikbaar, kies maar uit. Ja, dan gaan ze natuurlijk met hun handjes in de bakken zitten. Dat is hoe het werkt. Het is een vergelijking die net zomin opgaat als de vergelijking die de Minister net maakte, maar ik vind het echt zorgelijk hoe makkelijk hier over fraude heen gestapt wordt, zeker in het licht van het feit dat het wel op grote schaal voorkomt. Er zijn drie gevallen voorgelegd, maar het gaat om veel meer mensen die dit structureel doen. Ik vraag de Minister toch nogmaals of zij niet vindt dat daartegen opgetreden moet worden, dat mensen op zijn minst een boete moeten krijgen en voor altijd moeten worden uitgesloten van dit soort maatregelen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Kinderen zitten sowieso met hun handen in de bakken bij Jamin, ook zonder dat je daar als ouder iets van zegt. Je moet er altijd heel erg op letten dat die handjes daarna weer leeg zijn als je de winkel verlaat. Ik ben het ermee eens dat mensen, als zij bewust – u zegt aanwijzingen te hebben dat dit vaker voorkomt – de boel bedonderen, daarop aangepakt moeten worden. Ik weet niet hoe dat in dit project gebeurt. Ik zal daarnaar

kijken. Ik weet alleen dat als ze gesnapt worden, het stopgezet wordt. Of ze ook vervolgd worden, weet ik niet. Dan moet je aangifte doen, dan moet je bewijs hebben hoe het gelopen is. Dat wil ik gaarne uitzoeken, want nogmaals, als je misbruik maakt van overheidsgeld, op welke manier dan ook, dan moeten we daar stevig achteraan zitten. Wat dat betreft verschillen we niet van mening.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Dat is goed om vast te stellen. Het werd net een beetje grappig, en dat is op zich ook wel goed in zo'n debat. Het draait er echter natuurlijk om dat de Verkeersonderneming zelf aangeeft: we spreken niet van fraude, want daarvan kun je pas spreken als het bewezen is. Die houding vind ik wel erg makkelijk. Ik ben dus blij dat de Minister er achteraan gaat. Ik zou graag een rapportage willen ontvangen van hoe er nu verder is omgegaan met deze zaak.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Dat is goed. We gaan toch nog met elkaar spreken over Beter Benutten. Het lijkt me dan ook goed om daarop terug te komen, niet alleen voor de Verkeersonderneming maar breder. De Verkeersonderneming is toevallig het Rotterdamse uitvoeringsorgaan, maar er zijn meer plekken waarop dit aan de orde is. Het gaat er dan natuurlijk niet om dat mensen in de Rotterdamse regio hard worden aangepakt, ook al komen de fraudeberichten vooral daar vandaan; het moet voor iedereen gelden. Ik heb nog een aantal overige vragen te beantwoorden. Er is gevraagd of we snelfietsroutes kunnen inpassen in de snelwegverbreding, bijvoorbeeld bij de A27 Brainport. Die hebben we volgens mij al besproken. Kunnen we simpele oplossingen aandragen à la Sijsling, zoals de PVV heeft aangegeven? Ik ben een groot voorstander van slimme oplossingen. Ik ken dat plan ook, naast andere ideeën voor innovatie. Ik geef daar ook de ruimte voor. Dat kan een plek krijgen in beheer en onderhoud, maar ook in het programma Beter Benutten. Verder is participatie afgesproken, in brede zin. Daarbij komt ook dit soort dingen aan de orde. Dan kom ik maar meteen op de vragen over participatie die gesteld zijn door mevrouw Hachchi. Zij maakt zich zorgen of participatie voldoende plaatsvindt bij ieder project dat we nu doen; we moeten natuurlijk niet naar de oude projecten kijken die al eerder tot stand zijn gekomen. Bij elk project dat we nu doen, wordt de motie over de Code Maatschappelijke Participatie uitgevoerd. We hebben de code verbeterd. Die heeft een formele status gekregen in de spelregels van het MIRT. Mochten er signalen zijn dat die code onvoldoende wordt toegepast, dan hoor ik dat uiteraard graag. We hebben ook een evaluatie van die code ingebouwd. Die hebben we ook hier afgesproken. Dat gaat echt concreet over het aan de voorkant betrekken van de burgers en over het serieus oppakken van burgerinitiatieven. Dat is ook weer aanvullend op de participatie die wettelijk geregeld is bij het ontwerptractébesluit, de milieueffectrapportage en de uiteindelijke beroepsmogelijkheden. Er zijn dus diverse momenten waarop participatie plaatsvindt. Een voorbeeld is Holwerd aan Zee, een initiatief van burgers en ondernemers om de economische vitaliteit van Holwerd nieuw leven in te blazen. Daar wordt nu serieus naar gekeken. Wat betreft de doortrekking van de A15 naar de A12 is in overleg met alle betrokkenen gezocht naar een goede inpassing. De bewoners van Helhoek zeggen: we denken dat we nu zover zijn gekomen dat we ons niet verzetten maar meegedacht hebben over goede alternatieven. Bij de A4 Burgerveen-Leiden wordt samen met alle omwonenden gezocht naar mogelijkheden om de bereikbaarheid te verbeteren. Ik zei net al iets over panels en enquêtes. Die Code Maatschappelijke Participatie wordt dus van nu af aan bij infraprojecten standaard toegepast.

Mevrouw **Hachchi** (D66):

Ik heb voor mijn vraag maar een halve interruptie nodig. Ik hoor graag van de Minister wanneer wij een evaluatie van die Code Maatschappelijke Participatie kunnen verwachten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

De vorige keer is al aangegeven dat de werking van de code over enkele jaren wordt geëvalueerd. Ik weet echter niet uit mijn hoofd in welke jaren dat gebeurt. Je moet natuurlijk altijd eerst even toepassen voordat je kunt gaan evalueren. In het schriftelijk overleg is dat ook aan de orde geweest. Ik kan voor de tweede termijn kijken of er daarvoor een tijdstip is bepaald. Volgens mij is dit al eerder aan de orde geweest in de Kamer.

Ik heb een paar vragen over de snelheid van 130 km/u. Mevrouw Hachchi vroeg naar de veiligheid, het milieu en het proces. Tijdens debatten in deze Kamer waarin besloten is om de maximumsnelheid op snelwegen te verhogen naar 130 km/u heb ik de Kamer ook geïnformeerd over de effecten daarvan. Ik heb toen aangegeven dat deze verhoging zonder aanvullende maatregelen zou leiden tot een stijging van het aantal ongevallen. Dat is al een paar jaar geleden gedaan, toen we het besluit namen. Ik heb toen aangegeven dat we dus een pakket maatregelen gingen nemen om dat volledig terug te brengen. Dat pakket verkeersveiligheidsmaatregelen is en wordt uitgevoerd en de snelheid wordt niet verhoogd totdat dat pakket is gerealiseerd.

Er lopen reguliere jaarlijkse monitors naar de verschillende effecten op het gebied van verkeersveiligheid en milieu. Uit de eerste rapportages blijkt dat er geen afwijkingen zijn van de trend, ook op het deel van het wegennet waarop de snelheid is verhoogd. Dat is ook terug te lezen in de reguliere monitoringsrapportage Veilig over Rijkswegen 2013, die op de website van het ministerie te lezen is.

Hoe zit het met de drie sterren? In diezelfde jaarlijkse veiligheidsmonitor is ook aangegeven dat alle snelwegen nu voldoen aan de norm van drie sterren. Voor een zeer beperkt aantal kilometers, ongeveer 0,5% van het rijkswegennet, op de rijks-N-wegen worden op dit moment maatregelen voorbereid. Dat zijn de aller-, aller-, allerlaatste stukjes.

Past de snelheidsverhoging wel binnen de milieunormen? Wij toetsen jaarlijks of wij langs alle rijkswegen voldoen aan de geldende normen voor luchtkwaliteit, natuur en geluid. De snelheid op specifieke wegvakken wordt verhoogd met een verkeersbesluit. Dat gebeurt alleen wanneer dat mogelijk is binnen deze normen.

Dan hebben we nog de participatie en het overleg met gemeenten. De verkeersbesluiten waarmee de snelheid op wegvakken wordt verhoogd, staan open voor zienswijzen van belanghebbenden en gemeenten. De ingediende zienswijzen worden betrokken bij het besluit dat ik uiteindelijk neem.

Er is gevraagd of door de uitrol van de 130 km/u een rustiger beeld op de weg ontstaat. Dat is moeilijk te zeggen. Je ziet wel dat mensen sneller gaan rijden op een bredere weg, maar dat als zij niet sneller mogen rijden het effect ontstaat: ik ga toch wat harder, als ik een controle-element zie ga ik weer op de rem. Bredere wegen lokken uit tot een hogere snelheid. Dat is ook niet zo gek, want de wegen zijn veel breder geworden en de auto's zijn harder gaan rijden. Deze gemiddelde snelheid is in een groot deel van Europa ingevoerd. De eerste analyse van de wegvakken met 130 km/u – dat was in 2011, dus best lang geleden – laat zien dat de spreiding van snelheden op de rechterrijstrook toeneemt, wat dus een minder rustig wegbeeld oplevert, maar dat op de bredere snelwegen de spreiding juist afneemt. Het wordt op verschillende plekken verschillend ervaren. De stijging van de gemiddelde snelheid is inderdaad beperkt: ongeveer 3 km/u voor het personenvervoer.

Ik kom bij de laatste vraag. Ik vond het een mooie vraag van de heer Smaling, dus die heb ik voor het laatst gehouden.

De voorzitter:

Voordat wij toekomen aan de laatste vraag, heeft mevrouw Van Tongeren nog een interruptie over het vorige punt.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Uit de cijfers van het KiM blijkt dat mensen die voorheen voor of na de spits gingen rijden, door die bredere wegen in toenemende mate op het spitsmoment gaan rijden. De weg is breder en aantrekkelijker, dus er gaan meer mensen rijden. Tussen de spitsmomenten is de weg leger, aldus het KiM. Deelt de Minister deze analyse? Betekent dit dat wij nog eens goed moeten kijken of het beter benutten wel de effecten heeft die wij oorspronkelijk bedoeld hebben? Meer verkeer naar de weg trekken op spijtstijden kan niet de bedoeling zijn van de wegverbreding onder Beter Benutten.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Wij leggen de wegen niet aan om verkeer aan te trekken in de spijtstijden. Wij leggen wegen aan omdat er knelpunten zijn: het verkeer zit vast en daarom verbreed je de wegen. Mensen vinden het altijd aantrekkelijker als het verkeer wat meer doorloopt dan wanneer het heel erg vastzit. De vraag is welk probleem je oplost door het niet te doen. Je probleem wordt dan alleen maar groter en het verkeer komt nog meer vast te zitten. Ik wil eigenlijk af van de discussie of het wel of niet goed is om een weg aan te leggen. Volgens mij moet je in Nederland onderscheid maken tussen de snelwegen tussen de stedelijke gebieden en de stedelijke gebieden zelf. De stedelijke gebieden lenen zich voor allerlei alternatieven: hoogwaardig openbaar vervoer, de fiets, de snelfiets et cetera. In de gebieden tussen de steden en in de legere gebieden heb je vaak alleen maar de weg om jou op een goede en effectieve manier van A naar B te vervoeren. Door de polycentrische inrichting van ons land is het heel complex om een enorm hoogwaardig openbaarvervoersysteem te hebben dat ook nog exploitabel is. Er zitten immers niet genoeg reizigersstromen in de buitengebieden en de gebieden tussen de steden. Ons land is nu eenmaal anders ingericht dan veel wereldsteden, waar je dat wel kunt hebben. Je moet altijd en-en hebben. Je moet ervoor zorgen dat je ov en je spoor goed verlopen en je moet ervoor zorgen dat je weg voldoende capaciteit biedt. Die combinatie moet je maken. Mensen moeten nu eenmaal op bepaalde momenten hun kinderen naar school of de crèche brengen of op het werk zijn. Om te voorkomen dat iedereen op hetzelfde moment op de weg zit, sturen we met Beter Benutten-programma's juist op dat gedrag. Kan men niet wat langer thuis blijven werken voordat men naar zijn werk gaat? Kunnen werkgevers daar niet een andere houding in hebben? Zou je de last mile niet op een andere manier kunnen reizen? Noem maar op. We proberen de infrastructuur beter te benutten door men over meer uren op de dag te laten rijden. Je kunt redeneren dat je meer mensen naar de weg trekt als je de weg verbreedt, maar ik zou zeggen dat we de weg moeten verbreden omdat er een probleem is in de spits. Daarom doen we dat. Ook uit de NMCA blijkt dat er een probleem is. Hiermee lossen we een hoop op. Tegelijk proberen we met andere programma's te spreiden.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Dat dit gebeurt is geen veronderstelling van GroenLinks, maar een constatering van het KiM. Dat is een wat ander uitgangspunt. Net kwam de vergelijking met de Jamin aan de orde. Het lijkt alsof de Minister bij de Jamin alleen de Autodrop heeft, maar dat het pepermuntje voor in de trein niet in de bakken zit. Ik hoorde de Minister letterlijk zeggen: de enige manier om tussen steden van A naar B te gaan, is met de auto. Als dat de insteek is van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu, is het niet verrassend dat we een treinfile top vijf hebben, waarbij op een aantal plekken geld op de plank ligt dat niet uitgegeven wordt. De Minister zei

ook: als je je kids naar school moet brengen, moet je de auto wel pakken. Ik hoop dat de Minister op die punten zegt: «Dat was even een verspreking. Je kids moet je natuurlijk naar school laten lopen of met de fiets laten gaan; die is vlak bij je in de buurt.» Bij de verbindingen tussen steden moeten we een netwerk hebben van wegen én treinen. Deze Minister zou treinen net zo lief moeten hebben als de wegen. Er moet dus een mogelijkheid zijn als het nodig is. Ook moet het effectief zijn: er moet geld kunnen worden overgeheveld van asfalt naar trein.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik gaf zelf aan dat het een aantrekkelijk effect heeft wanneer je wegen verbreedt. Ik ontken helemaal niet de constatering van het KiM en geef helemaal niet aan dat het een GroenLinks-verhaal is. Ik geef aan dat het alternatief voor «het trekt aan, dus dat moeten we maar niet doen», niet werkt. Vervolgens zit het dan helemaal vast. Daarmee los je niets op. Je moet ervoor zorgen dat je op plekken met capaciteitsproblemen extra capaciteit realiseert. Dat doen we al met verbreding van de wegen. Tegelijk probeer ik om meer te spreiden. Ik doe dus en-en: ik probeer mensen en op verschillende uren van de dag op de weg te laten zitten en de capaciteitsproblemen op te lossen. Daarnaast gaf ik het belang van openbaar vervoer aan. Vervolgens werden mij de oren gewassen door mevrouw Van Tongeren, want kennelijk vond zij dat nog niet genoeg. Ik denk juist dat het op sommige plekken in het stedelijk gebied heel belangrijk is om dat hoogwaardige openbaar vervoer te hebben. Er zijn ook treinverbindingen tussen de steden, maar mevrouw Visser zei het al: uiteindelijk verplaatst 90% zich per weg van A naar B. Wat dat betreft biedt dat alternatief geen oplossing voor de meerderheid van de vervoersbewegingen die we moeten maken. Dat staat nog even los van het transport, want heel veel files in de spits bestaan natuurlijk gewoon uit vrachtauto's. Volgens mij kwamen we hierover te spreken door de 130 km/u. Ik hecht belang aan het aanleggen van infrastructuur op locaties waar capaciteitsproblemen zijn. Ik hecht ook belang aan Beter Benutten-programma's, gedragsverandering, mensen verlokken om van andere vormen van vervoer gebruik te maken in plaats van hen te dwingen. Ook dat doe ik. Daarnaast ben ik bezig met ITS, dat uiteindelijk ook capaciteitsproblemen gaat oplossen en dat milieuvraagstukken en veiligheidsvraagstukken gaat verbeteren. Ik heb geen eendimensionale kijk op het leven, maar andersom wil ik mevrouw Van Tongeren vragen om die ook niet te hebben. Stoppen met verbreden is namelijk niet de oplossing voor het probleem.

Het knooppunt Galder op de A58 wordt aangepakt in het pakket Bereikbaarheid Zuid-Nederland. Het traject A58 Galder-Sint Annabosch wordt twee maal drie rijstroken. Ik verwacht dat het probleem daarmee zal verdwijnen of zal verminderen.

De heer Smaling heeft nog gevraagd wat er gebeurt met de omgevingsvisie. De nationale omgevingsvisie moet er in 2018 zijn. In 2016 maken we eerst de nationale omgevingsagenda, waarin staat op welke wijze we met de leefomgeving willen omgaan en wie daarop aanspreekbaar is. Wat mij betreft moet dat een sectoroverschrijdende en inspirerende visie zijn op de grote vraagstukken die we in dit land hebben. Het gaat dan om energietransitie en om de mogelijkheid voor partijen, en dus niet alleen de rijksoverheid, om bij te dragen aan grote vraagstukken. Het gaat dan zeker ook om de wijze waarop we onze MIRT-agenda daarin een plek geven: wegen, ruimte en inrichting. Met andere woorden: de visie die we hadden in de SVIR wordt nu een veel breder. Die visie gaat dan veel meer over mogelijkheden in plaats van over het vastzetten van belangen. Een en ander zal in die omgevingsvisie terecht komen. De gebiedsagenda heeft daar een duidelijke plek in.

De **voorzitter**:

Ik dank de Minister voor haar antwoord in eerste termijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik heb nog twee amendementen.

De **voorzitter**:

O ja, de amendementen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Excuus, ik heb nog twee amendementen. Wat betreft het amendement van de heer Hoogland onderstreep ik het belang van de fiets voor het mobiliteitssysteem. In deze commissie heb ik dat al veel vaker gezegd. In het kader van de Tour de Force is er samenwerking tussen alle overheids-lagen. Die fietsersbond kan ideeën inbrengen. Het stimuleren van fietsgebruik door de aanleg van snelfietsroutes wordt door mij al ondersteund via een bijdrage in het programma Beter Benutten. In het voorjaar 2016 rapporteer ik in het volgende MIRT over het maatregelenpakket van Beter Benutten, inclusief fietsmaatregelen. Het oordeel over dit amendement laat ik aan de Kamer, omdat ik vind dat ik al een hoop doe op dat vlak.

Dan heb ik nog een amendement van mevrouw Dik-Faber en mevrouw Van Tongeren. Daarin gaat het om 25 miljoen voor fietsroutes. Ik ontraad dit amendement. Het is mooi om die steun voor de fiets te zien, maar er ligt al een amendement van de heer Hoogland, waarover ik net heb gezegd dat ik het oordeel aan de Kamer laat. Ik begrijp de wens, maar als dit er ook nog af zou moeten, wordt me dat toch wel wat te veel van het goede. Daarom ontraad ik dit amendement.

De **voorzitter**:

De heer Madlener mag nog een verduidelijkende maar korte vraag stellen, want hij heeft zijn interrupties al verbruikt.

De heer **Madlener** (PVV):

Exact. We hebben zojuist gehoord dat de Minister geen geld meer heeft en dat het geld is belegd voor de wegen. Nu haalt het amendement van de heer Hoogland geld weg bij het hoofdwegennet; dat geld gaat naar de fietspaden. Hoe kan de Minister nu zeggen dat het oordeel aan de Kamer is als hiervoor geld bij de wegen vandaan wordt gehaald?

De **voorzitter**:

De vraag is helder. Het woord is aan de Minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Dat is omdat ik eerder in een debat ook al heb gezegd dat we bij het realiseren van wegprojecten vaak ook andere elementen realiseren: een fietsroute, een recreatieve route en soms doen we aan natuurcompensatie. Die dingen zijn goed met elkaar te combineren. Er ligt ook een specifieke wens vanuit de Kamer. Ik hoorde de A27 op een aantal plekken genoemd worden waarvan ik meen dat het goed is om zoiets te realiseren. Als we daar toch aan de slag zijn, kunnen we kijken wat de mogelijkheden zijn, mits de regio daar ook aan bijdraagt. Maar volgens mij heeft de regio ook gezegd dat te willen doen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. We gaan naar het antwoord van de Staatssecretaris in eerste termijn.

Staatssecretaris **Dijk**ma:

Voorzitter. Ik wil de Kamer eerst even meenemen in de wijze waarop ik de beantwoording wil vormgeven. Uiteraard zal ik beginnen met het beantwoorden van alle vragen die gaan over de herijking. Daarna volgt het Meerjarenprogramma Geluidsanering. Een volgend, wat algemener onderwerp is de grensoverschrijdende verbinding. Vervolgens begin ik met mijn rondje Nederland: via de Noord- en de Zuidvleugel naar het oosten en daarna naar het zuiden. Dan zal ik nog reageren op wat overige vragen. Tot slot zal ik een oordeel geven op het amendement dat door de heer Houwers is ingediend. Dit zeg ik even voor de orde der dingen.

Ik begin dus met de herijking. Door veel leden is daarover gesproken en ik begrijp dat ook. Om te beginnen wil ik enkele misverstanden wegnemen die klaarblijkelijk bij de leden leven. Allereerst, er wordt tot 2028 maar liefst ruim 11 miljard geïnvesteerd in het spoor. Ik kan de Kamer verzekeren dat een heel groot deel van die investering, terecht, in de regio terecht komt. Dan moet de Kamer denken aan de verdubbeling van het spoor Leeuwarden-Groningen; ik kijk even niet naar iemand in het bijzonder. Ook hebben we Zwolle-Herfte op de lat staan. Er zijn heel wat elektrificaties. Ook staan er bruggen op het programma. Over bijvoorbeeld de Calandbrug zijn vragen gesteld. Ook zijn er uiteraard een aantal belangrijke corridors. Ik kom daarop zo meteen terug in reactie op de top vijf van mevrouw Van Tongeren. Het is een heel terechte constatering dat we daar ook naar moeten kijken. Het eerste misverstand – er gaat geen geld naar de regio – klopt dus niet. Dat is relevant.

Het tweede misverstand is dat de herijking zou zijn ingezet naar aanleiding van een dreigend tekort bij ProRail. Sommige woordvoerders zeiden: nu moeten we daar problemen oplossen en dus wordt er een herijking ingezet. Ook dat klopt niet. Die herijking is al eerder ingezet. Dat was naar aanleiding van de LTSA-ambities binnen het bestaande budget, waarna men natuurlijk opnieuw op zoek moest naar de prioriteiten in deze moeilijke tijd.

Ik kom bij het derde punt waarover een misverstand bestaat. Ik laat dat zo meteen graag zien aan de hand van de voorstellen die in de herijking zitten. De herijking is niet alleen maar een agenda die gaat over datgene wat in algemeen spoorbelang is. Ook daarin zitten investeringen die weer in de regio terecht komen en die van belang zijn voor de regio. Het is goed om in ieder geval deze drie zaken voor de Kamer neer te zetten.

Nu wil ik even bekijken wat er in dat pakket zit. Mevrouw De Boer vroeg mij om nou eens te laten zien waarom die maatregelen dan noodzakelijk zijn. In het pakket van 167 miljoen zit bijvoorbeeld be- en bijsturing voor de toekomst. Dat zijn bedragen die nodig zijn om de zogenaamde zwarte dagen te voorkomen. Die hebben we nog weleens op het spoor. Dat is van heel groot belang om straks ook hoogfrequent te kunnen gaan rijden. De heer Hoogland zei daar iets over in het algemeen overleg van vorige week, ten aanzien van investeringen in het spoor en de vraag of we de frequentie moeten opvoeren. Hij zei: zorg er dan eerst voor dat het basishuis op orde is. Dat is een terecht punt en dat moeten we dus ook gaan realiseren.

Er zit een eerste deel aan investeringen in om de betrouwbaarheidsmaatregelen aan de infrastructuur op bijvoorbeeld de corridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven voor de hoogfrequente treindiensten op orde te krijgen. Dan komt er nog een tweede aanpak, waarbij we ook kijken naar bijvoorbeeld drukke corridors in de Randstad, Flevoland, Noord-Nederland, Gelderland en Brabant.

Een belangrijk verhaal is ook het opstellen van de reizigerstreinen op korte termijn. Dat zijn maatregelen om bijvoorbeeld meer treinen te kunnen stallen. Dat is nu echt een knelpunt. Dat is ook in een vorig debat met de Kamer gewisseld. Er moeten voldoende treinen bij komen, maar die moeten ook ergens worden opgesteld, schoongemaakt en dergelijke. Dat is echt een urgent probleem. Daar moet iets aan gedaan worden.

Een laatste punt dat ik onder de aandacht van de Kamer wil brengen, is de zichtbaarheid van de regionale vervoerders. Er zijn stations waar regionale vervoerders en de NS samenkomen. Het is van heel groot belang dat het voor reizigers allemaal redelijk smooth verloopt, al was het maar met de poortjes. Daarvoor zijn investeringen nodig.

Het is belangrijk om vast te stellen dat eigenlijk al deze maatregelen «no regret» zijn, in mijn termen. Je zult ze sowieso moeten doen, ook al wil je op zoek gaan naar geld voor andere projecten. Dat is van belang. Zo'n pakket moet ook eigenlijk niet aan uitstel onderhevig zijn. Daar wordt al lang over gesproken, al een paar jaar, en de dienstregeling rekent er straks ook op. Als we dit nu allemaal opnieuw ter discussie stellen, creëren we zo veel open einden dat we echt in de problemen komen.

Ik zeg daarbij dat ik waardering heb voor de file top vijf van mevrouw Van Tongeren op het spoor. Ja, die moet inderdaad opgelost worden. Ik wijs haar erop dat we dat ook gaan doen met een deel van dit plan en met de investeringen in het MIRT die voor de komende jaren op de lat staan. Ik loop ze gewoon maar even door. Ik begin met Utrecht-Arnheim, de top één, geloof ik. Dat is onderdeel van het PHS. Er wordt dus extra infrastructuur aangelegd bij Driebergen-Zeist en Ede-Wageningen. Bij Veenendaal wordt een overweg ongelijkvloers gemaakt.

Dan komen we bij het tweede punt: Den Haag-Rotterdam. Tussen Delft en Rijswijk wordt het viersporig gemaakt en er komen maatregelen bij Schiedam-Rotterdam.

Dan gaan we naar de noordvleugel: Lelystad-Almere-Amsterdam-Schiphol en de OV SAAL-corridor. Ik heb deze zaak in een vorig leven als Kamerlid nauwgezet mogen volgen. Er komt een achtsporenstation bij Weesp en ERTMS op de hele lijn. Dat is noodzakelijk om de capaciteit enorm te vergroten.

Dan gaan we naar de Zaanlijn Alkmaar-Uitgeest-Amsterdam, die ook onderdeel is van het PHS. Er gaan extra intercity's naar Alkmaar en extra sprinters naar Uitgeest.

Kortom, vier van de vijf knelpunten van mevrouw Van Tongeren worden aangepakt. Ook de dingen die we nu doen als eerste stap bij de herijking kunnen een bijdrage leveren aan zo'n benadering.

Het enige minpuntje, helaas, maar ik kan het niet mooier maken, is dat de brug bij Ravenstein geen knelpunt is voor het spoor op basis van de nationale capaciteitsanalyse. Er is dan ook geen aanleiding om naar de brug en de capaciteit daarvan voor het spoor te kijken. Ik begrijp dat de regio nog wel onderzoek doet naar ambities voor de langere termijn. Dat moeten we afwachten. Dat hebben we niet als prioriteit opgenomen. Als je dit zo bekijkt, moet je vaststellen dat er heel veel gebeurt, maar ik ben het met de Kamer eens dat we er nog niet zijn. Ik zal straks ingaan op de projecten die zijn genoemd, waarbij Schiphol een sterretje krijgt, net als de internationale corridors. Je kunt zeggen dat we daar meer moeten doen dan we nu mogelijk maken. Ik los dat niet twee weken na mijn aantreden op, zeg ik maar even, dus ik vraag de Kamer om mij wat ruimte te geven om daar nog eens naar te kijken. In de brief die door de Minister en mij is gestuurd naar aanleiding van dit MIRT-overleg staat ook dat we voor een aantal projecten op zoek moeten naar een creatieve oplossing wat betreft de financiering. Dat kunnen we op verschillende manieren doen. Je kunt ook nog eens kijken naar wat we nu buiten haken hebben geplaatst, omdat dat misschien niet in alle gevallen even verstandig was. Ik geef alvast een winstwaarschuwing dat ik niet het idee wil geven dat alles openligt. Dan krijgen we een wensenlijst die optelt tot boven 2 miljard, ook vanuit de regio's. Dat geld is er niet. Die verwachting wil ik ook niet creëren, maar ik zoek wel ruimte voor een aantal prioriteiten, waarbij Schiphol met stip op één staat, net als die internationale corridors. Misschien zijn er nog een paar onderwerpen waarvan je zegt: daar moet je wat mee. Daar heb ik wel een paar maanden voor nodig.

Mijn verzoek is om het pakket dat voorligt ter herijking te steunen. Dat is no regret, in mijn termen. Het draagt ook bij aan het tegengaan van de files die we op het spoor zien. Daarmee is het ook voor de regio's van belang. Er zitten ook verbindingen in met de regio. Geef mij wat ruimte om als dat nodig is – en dat zal op een aantal punten nodig zijn – te kunnen herprioriteren, en daarbij hoor ik ook graag wat voorstellen van de Kamer. Dat wil ik ook doen, maar ik heb daarvoor geen gouden sleutel in handen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik bedank de Staatssecretaris voor het keurig doorlopen van mijn top vijf. Ik heb gezegd dat er op sommige punten inderdaad dingen gebeuren, zoals opgenoemd werd. Voor sommige onderdelen ligt er ook geld op de plank. Ik zal er één punt uitpikken, omdat ik nog maar één interruptie heb. Op het traject Utrecht-Arnhem zitten de IC, de ICE en de sprinter heel dicht op elkaar. Er zijn hier en daar losse verbeterprojecten in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor, maar er zit geen integraal verbeterplan achter. De vraag is niet om er een bak geld op te gooien, want dan komt het goed, maar of het mogelijk is om bij die losse verbeterstukjes een betere integratie te krijgen. Als je een hogere treinfrequentie wilt, wordt het ingewikkeld. Ik weet dat erover nagedacht wordt wat we bij Schiphol kunnen doen, maar er moet iets meer gebeuren dan de perrons wat anders inrichten en de roltrappen wat anders neerzetten. Met deze lijst zeg ik niet dat er nergens iets gebeurt, want ik ben heel blij dat de Staatssecretaris hier ook naar kijkt, maar bij Utrecht-Arnhem is de vraag of er een betere integratie kan komen van wat er nu al is en ook graag een versnelling wat ons betreft.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Ik kan u dat nu niet toezeggen. Ik vind het wel verstandig om die integratie goed te bewaken en om na te gaan waar je eventueel met kleine wijzigingen meer efficiency op het spoor kunt realiseren. Je ziet soms dat wij heel erg bezig zijn met het versnellen met drie minuten reistijd op het spoor, maar als je een halfuur bezig bent om te zoeken naar een parkeerplaats voor je fiets, heb je een enorm probleem. Naar die zaken moet je in de integrale afweging durven kijken en je moet ook keuzes maken. Wij hadden vorige week een discussie over de vraag hoe al die alternatieve programma's eruitzien. De heer Van Helvert heeft gelijk dat wij binnen de huidige grenzen verder moeten zoeken naar keuzes. Ik hoop daarbij op draagvlak te mogen rekenen. Ik hoop vandaag ook duidelijkheid te krijgen over het afronden van deze herijkingsoperatie. Die heeft heel veel jaren geduurd en eigenlijk moeten wij nu door in plaats van steeds maar te blijven haken. Ik hoop met mijn opening naar de Kamer duidelijk te maken dat ik niet blind of doof ben voor de wensen vanuit de regio. Sommige van die wensen zullen wij zeker moeten beoordelen, maar het kan niet zo zijn dat wij de hele discussie weer van voren af aan beginnen, want dan schieten wij ons zelf een beetje in de voet.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik dank de Staatssecretaris dat zij gaat kijken of een integraal verbeterplan zou kunnen helpen. Ik begrijp ook dat er in dit stadium geen keiharde toezeggingen kunnen worden gedaan, omdat de Staatssecretaris dit dossier nog maar korte tijd onder haar hoede heeft. Een voorbeeld van een kleine verbetering die soelaas kan bieden, is het traject Rijswijk-Schiedam. Ideaal is vier sporen, maar in de tussentijd zou een slimme combinatie van betere seinplaatsing en een wissel al enorm veel soelaas kunnen bieden. Zo iets kost in verhouding tot de andere investeringen heel weinig, maar dan moet wel iemand erachteraan duwen dat de wissels en seinen een klein stukje verderop komen. Ik zou het enorm waarderen als de Staatssecretaris zich hard maakt voor dat soort zaken.

Staatssecretaris Dijkma:

Ik zal bij de Zuidvleugel sowieso nog even terugkomen op de IC-status van Schiedam. De heer Van Helvert heeft daarover ook een vraag gesteld. Laten wij het goede niet de vijand van het betere laten zijn. Laten wij tegelijkertijd ook enige robuustheid hebben in wat wij sowieso gaan doen. Daar zit men op te wachten. Mensen moeten verder en willen weten dat investeringen op enig moment zeker zijn. Het is belangrijk om dat signaal te geven, in de wetenschap dat een aantal dingen nog moet gebeuren waarvoor wij vandaag niet al meteen een oplossing hebben.

De heer Smaling (SP):

Op het risico af dat ik te vroeg ben. Ik snap volledig dat de Staatssecretaris vraagt om haar even de tijd te geven om op gang te komen. Zij komt doorgaans snel op gang, dus ik heb er alle vertrouwen in dat zulks tot acties leidt. Ik noem even de case van Heerlen-Aken. Al jarenlang ligt die op de plank. Zal ik nu stoppen?

Staatssecretaris Dijkma:

Dat komt in een heel apart blok aan de orde. Zo belangrijk is het.

De heer Van Helvert (CDA):

Ik wacht ook even totdat Heerlen-Aken is geweest.

Staatssecretaris Dijkma:

Dan weet ik alvast hoe laat het is.

Mevrouw De Boer heeft gevraagd naar de kleine functiewijzigingen, wat daar precies gebeurt en wat de visie is. Dat is een programma dat van belang is voor alle vervoerders van personen maar ook van goederen, nationaal en regionaal. Daar neemt ProRail maatregelen die snel te realiseren zijn om vooral de jaarlijkse dienstregeling goed te laten verlopen. Dan gaat het over het verlengen van perrons als er bijvoorbeeld langere treinen worden ingezet of het aanpassen van emplacementen. Het budget is min of meer bijgesteld op basis van de ervaring met de uitgaven in de afgelopen jaren. Vandaar de wijziging.

De heer Houwers heeft gezegd dat een tekort aan het hoofdrailnet niet ten koste mag gaan van regionaal spoor. Ik denk dat ik net in ieder geval duidelijk heb gemaakt dat dat niet het geval is. Mijn voorganger heeft financiële bijdragen toegezegd ter verbetering van de situatie bij bijvoorbeeld Arnhem-Winterswijk en de Valleilijn. Ik kom daar nog op terug als ik spreek over het oosten van het land, mijn geliefde landsdeel. Ik ga nu naar de vragen die met name de heer Smaling stelde over het meerjarenprogramma geluidsenering. In de pauze heb ik hem beloofd om hier iets over te zeggen. Wij hebben dit niet sneaky gedaan, verre van dat. De heer Smaling kon vorige week niet bij het algemeen overleg Spoor zijn, maar ik heb daar een behoorlijke winstwaarschuwing gegeven. Ik zie de heer Houwers knikken. Ik heb toen ook gezegd dat ik bij dit project het gevoel had dat ergens halverwege de maand het geld al op was. Dat is ook min of meer letterlijk het geval. Misschien is het goed om uit te leggen wat er aan de hand is en wat we gaan doen. Het meerjarenprogramma was budgetgestuurd. Men heeft daar een aantal jaren geleden ruim 888 miljoen voor willen vrijmaken, een bijzonder getal. Dat moest het ongeveer zijn. Daarbij is meteen gezegd dat we dit tijds moesten evalueren, omdat het toch om een soort educated guess ging. Er was namelijk nog allerlei onderzoek nodig naar de effectiviteit van maatregelen en naar wat er het best zou werken, omdat sommige maatregelen veel kosten maar relatief weinig bijdragen. Veel van dat onderzoek heeft pas recent plaatsgevonden. We weten inmiddels dat we, als we alle wensen zouden moeten uitvoeren die er zijn, alles bij elkaar opgeteld maar liefst 800 miljoen extra nodig zouden hebben. We weten ook dat een deel van die extra 800 miljoen zou opgaan aan maatregelen die niet

effectief zijn. Er wordt nu geschat dat dat bijna 300 miljoen kan zijn, maar het bedrag kan nog naar beneden of zelfs omhoog worden bijgesteld; zo'n marge zit er dus nog in. Dit betekent een paar dingen. We laten mensen die geluidhinder ondervinden, niet in de steek. Zoiets werd hier en daar in de publicaties over deze brief wel gesuggereerd, maar dat is niet het voornemen. We gaan nog steeds de hoogstbelaste locaties aanpakken. We gaan inzetten op effectieve geluidmaatregelen, om zo veel mogelijk mensen optimaal tegen geluidhinder te kunnen beschermen. We treffen altijd gevelisolatiemaatregelen in woningen waarin de binnenwaarden worden overschreden. Zo blijven alle te saneren woningen in beeld en worden ze, waar nodig, aangepakt. We gaan natuurlijk ook bekijken welke maatregelen niet effectief zijn. Die zitten nu soms nog in een soort wetgevingstraject. We zullen die er wel uit moeten halen, want het is echt zonde om geld te besteden aan maatregelen die je niet zou moeten treffen. We zullen ook kijken naar de prioriteiten, want het budget staat en ik heb niet zomaar een hele hoop extra geld in mijn achterzak. Nu hebben we het volgende gedaan. De evaluatie was wat later voorzien. Die proberen we nu wat naar voren te halen. We proberen de Kamer al wel in een zo vroeg mogelijk stadium, dus nu, te informeren, zelfs nu de marges nog niet helemaal helder zijn. Vandaar dat ik zo-even vrij heftig reageerde op zo'n woord als «sneaky». Ik hoopte namelijk dat de heer Smaling met zijn lange benen wel even uit die groef zou willen komen. Doe mij dus even een plezier, kom uit die groef; het is namelijk niet terecht. Tot zover dit blokje. Laat ik maar gauw verdergaan.

Vorige week in het algemeen overleg Spoor spraken we al over de grensoverschrijdende verbindingen. Ik ga het toch opnieuw zeggen, want ik merk dat daar een brede belangstelling voor bestaat. De heer Hoogland en vele anderen hebben gevraagd naar de stand van zaken in de verbindingen Eindhoven-Düsseldorf en Heerlen-Aken. Daarover geef ik graag uitleg. Daarna bied ik het handelingsperspectief, dus vertel ik hoe ik daarmee verder ga. De stand van zaken is dat er na 2023 tussen Eindhoven en Düsseldorf een IC-verbinding is gepland. Aan Duitse zijde moet dat tot een investering leiden in de verdubbeling van het spoor tussen Dülken en Kaldenkirchen. Wij vinden het belangrijk dat die wordt gedaan. Het ministerie is dan ook bezig om de Nederlandse belangen bij deze verbinding in bilaterale en diplomatieke contacten onder de aandacht te brengen. Dat doe ik zelf, zoals ik vorige week heb gezegd. Naar de potentie van een IC-verbinding Eindhoven-Heerlen-Aken-Keulen is een verkennende studie uitgevoerd, evenals naar de voor die verbinding noodzakelijke maatregelen. Daaruit komt een kansrijke variant naar voren: de bestaande IC uit Eindhoven zou moeten doorrijden naar Keulen. Daarvoor zijn maatregelen nodig die volgens de huidige ramingen minimaal 50 miljoen kosten. Welke budgetten precies nodig zijn is op basis van de huidige informatie niet duidelijk. Er is wel een hoop gestudeerd, maar een en ander is niet helemaal panklaar voor besluit. De informatie moet dus verder ingevuld worden. Vorige week heb ik met gedeputeerde Van der Broeck gesproken. Ik denk dat ik daarover wel een beetje uit de school mag klappen. Hij had hetzelfde soort gevoel als de heer Smaling hier vrij voortreffelijk verwoordde: er moet nu toch eens iets gebeuren. Ik heb daar wel een aantal dingen tegenovergesteld. Ten eerste moet je, wil je een stap zetten, weten wat het kost. Ook al wil de provincie meefinancieren, wat natuurlijk top is en hartstikke mooi, moeten we dus weten dat de bedragen die in omloop zijn, de echte bedragen zijn. Ten tweede heeft zowel NS als ProRail aangegeven dat we moeten waken voor het kannibaliserende effect van die twee lijnen richting Keulen en Düsseldorf. Je moet dus weten wat het effect is op het een als het ander gaat plaatsvinden en wat het effect eventueel is op andere verbindingen richting het zuiden, richting België misschien. Alvorens een forse investering te doen, is het niet geheel onverstandig om een paar van die vragen te beantwoorden, even los van het feit dat ik daarvoor niet zomaar

het geld heb. Ik heb toegezegd, ook aan de gedeputeerde, dat we dan samen meesturen op de precieze opdracht, ook richting de organisaties. Bij de regio heerst namelijk het gevoel dat er meer ruimte is dan de verschillende partners aan tafel soms bieden. Maar goed, dat heb ik toegezegd. Nu proberen we alles klaar te krijgen zodat we daarover in april iets verstandigs kunnen zeggen en we kunnen werken aan een ja of een nee. Daarbij is nee ook een helder antwoord, al moet de Kamer dat maar met mij afwegen. Een dergelijke versnelling in de besluitvorming wil ik dus realiseren, samen met de regio, al hebben we daarvoor nog een paar dingen nodig. Dat is het hele verhaal. Eerlijk gezegd, lijkt mij dat redelijk. We spreken elkaar hierover in het voorjaar ongetwijfeld weer, want die internationale corridors zitten in het regeerakkoord. Ja, zij zijn belangrijk. Dat vind ik ook, maar het moet kloppen. Daaraan hecht ik wel, anders zitten we daarover in een andere samenstelling en op een ander moment weer heel vervelende gesprekken met elkaar te voeren. Dat voorkom ik graag.

De voorzitter:

We gaan naar een interruptie van de heer Smaling. Voordat we dat doen, neem ik afscheid van u als ondervoorzitter van de commissie. Het voorzitterschap is korte tijd in handen van mevrouw Visser. Om kwart voor vijf bent u weer in handen van uw vaste voorzitter, de heer Van Dekken.

Voorzitter: Visser

De heer Smaling (SP):

Ik ga gewoon verder waar ik gebleven was. April is snel, vind ik. Ik zou daar blij mee zijn, want ik las dat er weer een stuurgroep zou komen en daarvan zakte mij de broek af. Het is dus maar goed dat ik zit. Hier wordt natuurlijk al jaren over gesproken. Het is niet nieuw. Er is op een gegeven moment ook een groter budget beschikbaar geweest dan nu. Eindhoven heeft het nodig, maar de regio Heerlen ook. Die heeft als voormalig mijngebied nog steeds impulsen nodig. Momenteel kom je van Heerlen naar Aken het snelst per kameel! We kunnen nu wel jarenlang wachten, maar het isolement van Zuid-Limburg doorbreek je door dit soort vervoersmogelijkheden te creëren. Het is ook een beetje psychologisch. Als ik in Limburg ben, denk ik altijd dat Den Haag ver weg is. Wij kijken dan tegen Limburg aan als een soort geïsoleerde regio die daar als een sliertje tussen België en Duitsland ligt. Je doorbreekt dat isolement met dit soort investeringen. Daarom ben ik blij dat er in april een antwoord komt, waarbij ik dan wel van harte hoop dat het een «ja» is. Het is nu ook bijna sinterklaas. Dus ik zou zeggen: strooi de Kamer wat pepernoten toe en zorg dat het een «ja» wordt.

Staatssecretaris Dijkema:

Ik ga echt de verleiding weerstaan om in te gaan op al die beelddspraken van de heer Smaling, want daar komen anders echt ongelukken van. Nogmaals, er wordt al langer over gesproken, maar ik zeg er wel meteen bij dat er eerst nog een aantal vragen echt goed beantwoord moeten zijn, niet alleen in het belang van het Rijk maar ook in het belang van de regio zelf. Op het moment dat je zo veel geld gaat investeren, wil je van te voren weten of het uiteindelijk ook rendabel is. Dat is wel van belang. Alle andere argumenten zijn sympathiek. De ontsluiting zal ook echt verdergaand tot stand komen, want, naar ik heb begrepen, gaat daar sowieso vanaf 2018 een sneltrein rijden. Er zit dus schot in de zaak. En ja, ik wil graag snel beslissen. Gelet op alles wat er al gebeurd is, vind ik dat ook wel gerechtvaardigd, maar dat kan nog niet vandaag en ook niet zonder een slag om de arm te houden. Ik vind namelijk dat wanneer er kritiek is op het aanleggen van de verbinding, je ook moet kijken of die kritiek wel

of niet terecht is. Dat zullen we gewoon open wegen en ik doe dat het liefst zo veel mogelijk in overeenstemming met de regio zelf, want daar voel ik mij zelf ook goed bij. Zo ver ga ik en dat is toch alweer iets.

De voorzitter:

U kunt nog één korte vervolgvraag stellen want u bent door uw interrupties heen.

De heer Smaling (SP):

O, u bent streng. Ik kan prima uit de voeten met de beantwoording, maar bij het MIRT is het toch vaak zo dat als je iets uitgeeft het ten koste gaat van iets anders. Zo zit je als Kamer toch altijd een beetje in een soort spagaat. Mijn pleidooi is om er in ieder geval voor te zorgen dat er snel een uitspraak over komt. Die 50 miljoen klinkt als heel veel, maar bij Amelisweerd/A27 gaat het om 1 miljard, dus dat is nog wel wat meer.

Staatssecretaris Dijkma:

Volgens mij was dit geen vraag maar een hartenkreet.

De heer Van Helvert (CDA):

De Staatssecretaris zegt buitengewoon vriendelijk en getooid met de beleefde vraag voor begrip voor haar korte zittingsperiode, dat zij bij de herijking niets gaat veranderen en dat we als het gaat om de verbinding Schiphol-Keulen nog even moeten wachten. Dus ik zal op mijn beurt heel vriendelijk zeggen wat het CDA daarvan vindt. Met betrekking tot de herijking vind ik het van belang dat we als betrouwbare overheid dat stempel van betrouwbaarheid blijven houden. We hebben eerst de regio's heel vaak uitgenodigd om bij elkaar te komen om na te denken hierover en dan plotsklaps is er geen geld meer. De Staatssecretaris zegt wel dat dit niet ligt aan ProRail, maar ik wijs haar erop dat de grote tekorten bij ProRail op het ministerie al langer bekend waren dan bij ons als Kamer. Ik vraag mij ook af of die relatie tussen de tekorten van ProRail en de tekorten op de herijking niet zomaar te leggen is. Natuurlijk is het PHS door het Rijk prioritair gemaakt en maakt dat ook geen onderdeel uit van de herijking maar er gaat nu wel extra geld naartoe dat niet uitgegeven kan worden aan de regio. Dus dat is vestzak-broekzak. Hoe dan ook, de regio is de dupe terwijl daar het vliegwieleffect het grootst is. Dus onze euro wordt vertienvoudigd. Ik wil nog een vraag stellen over het kannibalisme als het gaat om de lijn Keulen-Schiphol en Düsseldorf-Eindhoven. Daar maak ik me wel zorgen over, want daar zie ik toch een beetje een terugtrekkende beweging van de Nederlandse Spoorwegen en ProRail. We hebben een kennismakingsgesprek met Huges gehad. Die was vol lof over grensoverschrijdend vervoer. Huges ging weg en we hadden een kennismakingsgesprek met Van Boxtel. Ook die was vol lof over grensoverschrijdend vervoer. En nu kannibalisme. Ik wil toch ...

De voorzitter:

Mijnheer Van Helvert, ik wil u vragen om gewoon een vraag te stellen. Er wordt nu weer een heel statement gehouden.

De heer Van Helvert (CDA):

Ik heb nog een twintig seconden nodig. Wat verstaat de Staatssecretaris onder kannibalisme? Keulen heeft een miljoen inwoners. Aken heeft 250.000 inwoners...

De voorzitter:

Dat is een heldere vraag. Wat verstaat de Staatssecretaris onder kannibalisme?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Wat zegt u?

De **voorzitter**:

Uw vraag was helder. De Staatssecretaris kan die beantwoorden.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Nou, voorzitter, kom op zeg! Dit gaat over een van de belangrijkste onderwerpen. Ik heb mijn interruptie hiervoor bewaard en ik mag hier nu geen vraag over stellen. Ik vind dat verregaand.

De **voorzitter**:

U hebt de vraag gesteld en u hebt een héél lang statement gehouden. Ik wil, ook gelet op de tijd, dat de Staatssecretaris nu gewoon een antwoord geeft. Dan kunt daarna nog een korte vervolgvraag stellen.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ik vind het verregaand. We mogen over het hele stuk twee vragen stellen en u laat me niet eens de vraag afmaken. Ik vind dat verregaand. Het gaat hier over heel veel geld. Ik beperk me tot twee vragen en u staat het me niet toe. Ik vind het niet netjes.

De **voorzitter**:

Mijnheer Van Helvert, u bent niet alleen in uw vraagstelling. We hebben ons allemaal keurig aan het aantal interrupties gehouden. U hebt uw vraag gesteld. De Staatssecretaris zal die beantwoorden en zo meteen kunt u een vervolgvraag stellen.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik zal de heer Van Helvert tegemoetkomen. Ik snap zijn zorgen. Als je vandaag over de herijking besluit, wat betekent dat dan voor de mogelijkheden die er nog zijn in de regio? Er is in het verleden natuurlijk heel veel met de regio's gesproken. Dat is een zorgvuldig proces geweest, maar dat betekent niet dat iedereen daar ook tevreden mee is. Er is wel heel veel gesproken. Op het moment dat je bij alle regio's langsgaat en vraagt wat hun wensenlijstje bij een herijking is, zijn de verwachtingen heel hooggespannen. Dan komen er lange lijsten. Overigens zijn er natuurlijk regio's die zelf ook nog fors investeren en die daarbij de pijn voelen als er voor hun gevoel landelijk niet voldoende over de brug gekomen wordt. Ik heb geprobeerd om het volgende te doen, ook in de richting van de Kamer. Ik heb gezegd: de zaken die in de herijking zitten, zijn allemaal van belang om de robuustheid van het hele systeem ook voor de regio te verbeteren. Ik heb ook geprobeerd om dat inhoudelijk te duiden. Is daarmee de discussie gesloten? Het faire antwoord op die vraag is «nee». We zullen op een aantal punten waarschijnlijk toch opnieuw op zoek moeten naar investeringsmogelijkheden. Ik heb daarbij in navolging van een deel van de Kamer Schiphol genoemd, maar ik zeg tegen de heer Van Helvert dat ik nadrukkelijk ook de internationale corridor noem. De heer Van Helvert vroeg: hoe zit het dan met die kannibalisering? Ik zeg niet dat die er is. Dat moet je alleen wel weten. Dat soort kwesties moet ook wel in beeld gebracht worden als je dit soort investeringen doet. Ik zit daar echt met een heel open en welwillende houding aan tafel. Ik had gehoopt dat dat ook uit mijn woorden zou blijken. Het mogelijk versnellen van bijvoorbeeld zo'n besluit over Heerlen-Aken geeft daar, hoop ik, ook wel betekenis aan.

Ik kan alleen niet vandaag tegen de heer Van Helvert zeggen: ja, gaan we doen, klaar, punt! Daar zou hij heel blij van worden. Hij zou niet de enige zijn, want ik denk dat ik zomaar een heel grote meerderheid in de Kamer daar blij mee zou maken. Ik vind dat we met elkaar nog een aantal vragen moeten beantwoorden. Ik heb ook nog gezegd dat ik dat heel graag

samen met de gedeputeerden doen. De discussie is hiermee dus niet helemaal verstomd, maar het is ook niet zo dat, andersom, die hele discussie met alle regio's compleet open ligt. Dat hebt u zelf in uw bijdrage ook heel goed laten zien. Wij hebben daar geen van allen nu de oplossing voor. We zullen dat met elkaar verder moeten verkennen. Dat moeten we zeker doen. Dan kom ik ook bij de Kamer terug. Ik probeerde dus niet alleen maar om in alle vriendelijkheid «nee» te zeggen, maar ik probeerde juist ook om de heer Van Helvert in alle vriendelijkheid die opening te bieden. Ik hoop van harte dat hij die opening ook wil pakken.

De voorzitter:

Dat gaan we nu merken. Het woord is aan de heer Van Helvert.

De heer Van Helvert (CDA):

Allereerst gaat het niet om een wensenlijstje van de regio. Het gaat om het coalitieakkoord. Het zijn ook geen pepernoten, maar de verbindingen van de Randstad naar Europa. Daar gaat het om. Het is wel goed om dat even zo te stellen. Er wordt namelijk gedaan alsof er een gift moet worden gegeven aan de regio, maar dat is niet het geval.

In de tweede plaats: als het gaat om kannibaliseren, wil ik de Staatssecretaris het volgende vragen. Op de lijn Eindhoven-Keulen hebben wij te maken met 1,7 miljoen inwoners. Op de lijn Eindhoven-Düsseldorf hebben wij te maken met 800.000 inwoners. Hoe kan dat kannibalisering worden genoemd of hoe kan worden gesuggereerd dat het dat is door de Nederlandse Spoorwegen, terwijl andere lijnen, die veel en veel minder potentieel hebben, niet zo worden genoemd? Ik vind het een gevaarlijke terugtrekkende beweging en wil de reactie van de Staatssecretaris op die cijfers.

Staatssecretaris Dijkma:

Om te beginnen: u moet mij geen woorden in de mond leggen die ik niet heb gebruikt. Ik zei juist al dat ik maar niet inga op de beeldspraak van uw collega, de geachte afgevaardigde Smaling. Dat vind ik niet fair, want ik heb dat allemaal niet gezegd. Ik heb het niet over de internationale verbindingen, maar als je kijkt naar wat er vanuit de verschillende regio's allemaal is aangemeld voor de herijkingsoperatie, dan zie je dat het bij voorbaat een ongelooflijk moeizame operatie is. De optelsom van alle wensen past nooit in het budget dat beschikbaar is. Dat is alleen een zakelijke constatering; daar zit verder geen oordeel bij.

Wat het laatste punt betreft: ja, ik zie natuurlijk met u – niet alleen omdat het in het coalitieakkoord staat, maar misschien ook omdat ik er zelf iets van vind – dat de internationale verbindingen van groot belang zijn. Niet alleen om Limburg te ontsluiten – want dat gebeurt denk ik wel – maar ook wegens de corridorwerking die de heer Van Helvert zelf naar voren brengt. Misschien zitten wij wel minder ver van elkaar af dan de heer Van Helvert nu denkt. Het verschil is wel dat ik vanuit mijn bestuurlijke verantwoordelijkheid een paar dingen op een rij wil hebben als er zo'n besluit valt. Wat kost het echt? Wat levert een TEN-T-subsidie eventueel op? Wat betekent het nu echt in termen van invloed op andere lijnen? Welke strategische keuzes maak je dan? Ik heb ook gezegd dat ik dit samen met de regio's wil doen. Zij moeten betrokken worden bij de vragen die wij allemaal nog gaan stellen. Dat is allemaal afgesproken. Wij gaan het ook nog sneller doen dan gepland. Dit betekent dat wij er in het voorjaar op terugkomen. Ik denk nu na over wat ik nog meer kan doen dan dit. Gelet op mijn rol en op wat verstandig is, denk ik dat dit het meeste is wat ik vandaag voor u kan doen. Ik kijk nu even terug en hoop op een klein beetje begrip bij de heer Van Helvert daarvoor.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik mag niets meer zeggen...

De **voorzitter**:

U hebt inderdaad uw interrupties gehad, maar u kunt er in uw tweede termijn nog op terugkomen. De Staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Het debat is nog lang niet afgerond, maar dat hoeft ook niet. Ik kom nu op de Noordvleugel en Schiphol. Er zou overleg zijn tussen mijn voorgangster en een aantal bestuurders. Dat is even uitgesteld wegens mijn recente aantreden. Er is wel overleg geweest tussen de top van het departement en mensen in de regio. Wij hebben toen met elkaar gezegd: wij zien de urgentie. Volgens mij is daar geen discussie over. Er moet het een en ander gebeuren rondom Schiphol. In de herijking hebben wij 1 miljoen euro uitgetrokken voor een studie die daarvoor noodzakelijk is. Wij zullen met elkaar verder het gesprek moeten voeren over de mogelijkheden om daarin eventueel stappen te zetten. Wij hebben daar niet nu al de oplossing voor. Mevrouw Hachchi vroeg of je Schiphol dan misschien moet aanwijzen als een sleutelproject. In financiële termen biedt dat eigenlijk geen voordeel. De huidige sleutelprojecten bevatten de aanpak van station en omgeving. Bij Schiphol gaat het echt om kwestie waarbij het Rijk niet zozeer in de lead is. Wel stellen wij de Actieagenda Schiphol op. Dat lijkt denk ik op wat mevrouw Hachchi voorstelt. Zij pleit voor een integrale benadering, die daarin zal zitten. Wij doen het via een ander project, maar ik denk dat datgene wat mevrouw Hachchi beoogt, daarmee wel gerealiseerd wordt.

Mevrouw De Boer vroeg naar de stand van zaken rond Utrecht. In het BO-MIRT is afgesproken dat wij een brede gebiedsverkenning starten. De bereikbaarheid van De Uithof en het vollopen van het station maken hier onderdeel van uit. Een goede aanpak kan ook hier alleen maar als er integraal naar gekeken wordt. Dan moet je dus ook de rest van het ov, de fietsen en dergelijke meenemen.

De heer Smaling vroeg hoe ik sta tegenover een tram Bilthoven-Zeist. In 2018 gaat de tram van Utrecht CS naar De Uithof rijden. Andere verbindingen maken deel uit van de zogenaamde gebiedsverkenning. Die moet gewoon even worden afgewacht.

De lijn Alkmaar-Enkhuizen is niet door de regio aangedragen.

Mevrouw De Boer heeft naar de renovatie van de Cuypershal bij Amsterdam CS gevraagd. Het is een stationsproject van de regio en NS. Vanuit het Rijk hebben wij er een eenmalige bijdrage aan geleverd. En dat is het dan dus ook. Wij hebben geen bemoeienis met eventuele tekorten. Die zijn niet voor onze rekening. Dat is de deal en voor ons een goede deal.

Ik kom op de Zuidvleugel. Mevrouw Hachchi heeft gesproken over Dordrecht, waarover ik vorige week al een toezegging heb gedaan. Het HSL-aanbod per 2017 leidt uiteindelijk tot heel veel voordelen voor een grote groep reizigers. Maar als je keuzes maakt, heb je altijd het gevolg dat een kleinere groep reizigers, met name tussen Dordrecht en Breda, een minder aantrekkelijk aanbod krijgt. Het is een bijzondere situatie, waarover wij met de regio in gesprek zijn. Vorige week heb ik mijn mensen een aanbod aan de regio laten doen om eventueel het een en ander te doen aan cofinanciering. Daar wilde men nog niet op ingaan, maar ik denk dat het wel een van de meest reële voorstellen is om eruit te komen. Op een gegeven moment moet ik constateren dat ik het zelf niet helemaal kan oplossen. Dan houdt het ook op. Er ligt een aanbod dat men misschien eigenlijk maar gewoon moet pakken. Ik hoop dat dat gebeurt; het zou wel mooi zijn.

Waarom geen bijdrage van de gemeente Rotterdam voor de Calandbrug? Dat is uiteindelijk aan de gemeente Rotterdam. Het Rijk heeft een

taakstellende bijdrage van 158 miljoen toegezegd. Er is 60 miljoen van de Europese Commissie beschikbaar. De afspraak is dat de realisatie van het Theemswegtracé voor rekening van het Havenbedrijf is. Het Havenbedrijf is bezig om de businesscase sluitend te krijgen. Ik denk dat dat wel gaat lukken, maar het is echt aan het bedrijf om daarover met de gemeente te spreken. Dat lijkt mij ook logisch. Het is niet zo dat eventuele besparingen ten koste gaan van de maatregelen tegen geluid. Die zijn namelijk ook wettelijk verplicht. Dat is regelgeving waar men aan moet voldoen.

De heer Van Helvert heeft gevraagd naar de IC-status van Schiedam. In het pakket herijkingsmaatregelen is opgenomen dat wij gaan studeren op een variant, de zogenaamde D-variant. In die variant is een IC-stop mogelijk. Daarover moeten wij in het voorjaar van 2016 besluiten. Het onderzoek naar de D-variant zal voor het nemen van het tracébesluit Rijswijk-Delft Zuid, onderdeel van het PHS, zijn afgerond. Dan kunnen wij een definitief besluit nemen over de variant die het moet worden. Het is niet zo dat wij extra middelen ter beschikking stellen, bovenop de beschikbare 19 miljoen. Als er een variant uitkomt die meer gaat kosten, dan hebben wij een probleem. Dan kunnen wij het zo belangrijk vinden dat wij opnieuw bekijken of het ten koste van iets anders wat al is vastgelegd, moet gaan. Dat kan. Dat is uiteindelijk altijd een afweging, maar dat wil ik dan graag doen op het moment dat het besluit voorligt en niet nu al. Ik wil daar niet op vooruitlopen.

Dan kom ik bij Oost-Nederland en de stand van zaken aanpak Valleilijn. Misschien is het goed om twee dingen te onderscheiden. Vorig jaar is er, ik denk ook op basis van wat uw Kamer gezegd heeft, afgesproken dat er vanuit het Rijk een bijdrage komt voor één van de drie extra treinen die nodig zijn tijdens de spits. Dat geld staat er. Op dit moment, zo heb ik begrepen, is er tussen Gelderland en Connexxion een gesprek gaande over hoe zij hun deel van de financiering voor die andere twee treinen voor elkaar krijgen. Nu ligt er alweer een nieuwe aanvraag vanuit de regio om te kijken naar een kwartierdienst. Daarvan zeg ik dat wij op dit moment geen businesscase hebben voorliggen. Er zijn ook echt twijfels over de kosteneffectiviteit daarvan. Het probleem in de spits wordt alom erkend. Er ligt nu ook een voorstel voor en eigenlijk moeten we er met elkaar voor zorgen dat dat voorstel snel van kracht wordt. Dat is echter een andere discussie dan nu alvast doorschakelen naar een kwartierdienst, want ik heb geen cijfers voorliggen die rechtvaardigen dat je dat zou moeten doen.

Ik kom bij de spoorverdubbeling Barneveld-Ede. Dat is een deel van het Valleilijnverhaal. We hebben er nu geen aanleiding toe om daarvoor te pleiten, zeg ik tegen de heer Smaling. We hadden in dit rondje nog de vraag van mevrouw Hachchi over de spoorverbinding langs de A35 in plaats van door de stad. Dat gaat over Borne, denk ik. In Borne zijn er vijf overwegen over het spoor. Voor één wordt er een tunnel aangelegd en er loopt ook nog het zogenaamde LVO-traject. Ik zal daar zo nog iets over zeggen voor Borne. Het verleggen van de gehele spoorlijn zal heel ingrijpend zijn en waarschijnlijk niet kosteneffectief. Dat is ook de conclusie van de gemeente Borne zelf. Iets, in de woorden van mevrouw Hachchi, om rekening mee te houden, heb ik begrepen.

Dan gaan wij naar het zuiden van Nederland.

De heer **Houwers** (Houwers):

Ik begrijp dat het oosten is afgerond, maar Arnhem-Winterswijk heeft zeer mijn aandacht, en wellicht ook die van de Staatssecretaris. Waarom is dat zo? Omdat daar menigmaal sprake is van verstoringen, door het feit dat de zaken niet op orde zijn. Er is daar van alles aan de hand met signaleringen enzovoorts. Die storingen werken des te meer door, omdat daar inderdaad geen dubbel spoor is, behalve op wat stukjes. Daar zou toch extra aandacht aan geschonken kunnen worden. Is de Staatssecretaris bereid om daar nog eens naar te kijken? Op welk moment valt daar

wellicht iets over te zeggen? Ik weet dat daar vanuit de regio en vanuit de provincie ook belangstelling voor is. Het is een van de voorbeelden – anderen hebben het ook gezegd – die in de regio als een soort verdubbelaar werken, of misschien zelfs als verdrie- of verviervoudiger. Wat is daarop de reactie van de Staatssecretaris?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Er zijn hier eerder door mijn voorganger financiële bijdragen toegezegd en die blijven in stand, begrijp ik. De maatregelen die nodig zijn ter verbetering van de robuustheid van Arnhem-Winterswijk – dan moet u denken aan spoorverdubbelingen bij Wehl en tussen Zevenaar en Didam – staan nog steeds op de lat.

De heer **Houwers** (Houwers):

Bij mijn weten wordt daar deels al aan gewerkt. Ik ben benieuwd of dat dan een voldoende oplossing is. Laten we dat samen scherp volgen. Ik hoop dat de Staatssecretaris en het ministerie dat ook doen. Dan zullen we in overleg met de provincie kijken wat er ook nog nodig en mogelijk is.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ja, maar het lijkt mij wel logisch om nu eerst even af te wachten wat het effect is van de maatregelen die nog komen. Dat lijkt mij wel een wijze manier van ernaar kijken.

Dan Breda-Utrecht, een spoorlijn die door zowel mevrouw Van Tongeren als de heer Smaling onder de aandacht is gebracht. Ik begrijp dat die hier heel vaak besproken is en dat er al heel vaak tegen de leden is gezegd dat het een investering van heel veel miljarden zou vergen voor een lijn die mogelijk niet rendabel is. Hij komt niet heel gunstig uit de maatschappelijke kosten-batenanalyse. Dat is een studie van eind 2010, heb ik begrepen. Hij zit niet in het MIRT vanwege die uitkomst.

Ik kom te spreken over de uitvoering van het LVO. Ik heb toegezegd dat ik nog voor het AO Spoorveiligheid, dat gepland staat voor de laatste dag voor het kerstreces, kom met informatie over de voortgang van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen. Ik zal de Kamer dan informeren over zowel de generieke maatregelen als specifieke projecten; Vierpaardjes en Deurne komen vaak langs en zijn bijvoorbeeld door de heer Van Helvert genoemd. De verwachting is dat het nog beschikbare budget uiterlijk in 2020 geheel zal zijn belegd. Dat zal overigens geen verbazing wekken, denk ik. Er is immers veel druk om daar een aantal zaken te doen. De heer Hoogland en mevrouw Van Tongeren hebben gevraagd of de aanleg van station Eindhoven Airport de bereikbaarheid verbetert. De bereikbaarheid van Eindhoven wordt mede bepaald door het totale ov-netwerk. We hebben daar net omstandig over horen spreken. Zoals bekend wordt de bereikbaarheid per spoor verbeterd met het Programma Hoogfrequent Spoor. Op twee corridors wordt de frequentie verhoogd, namelijk de corridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven en Rotterdam-Breda-Eindhoven. In het kader van het MIRT-onderzoek Brainport Eindhoven wordt gekeken naar het nieuwe station Eindhoven Airport als een van de mogelijkheden. Dat zit nog in een studie.

Mevrouw De Boer vroeg mij of het mogelijk is om een eenvoudige evaluatie van het AKI-plan uit te voeren. De Kamer heeft volgens mij in juni een brief gehad over het overwegenbeleid. Daarin is ook teruggekeken, zo begreep ik, naar de maatregelen van het Programma voor verbeteren veiligheid bij overwegen; daar zit dat AKI-verhaal in. Dit programma liep van 1999 tot 2010. De doelstelling was om de overwegen en het aantal gewonden in 2010 te halveren ten opzichte van 1985. Die doelstelling is al in 2005 gehaald. Dat was dus wel een effectief programma, zou je kunnen zeggen. In die brief van juni staat daar nog veel meer over geschreven. De vraag is dan ook: wat wil mevrouw De Boer nog meer weten dan in die brief stond? Dat is nu even niet helder.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Dat kan ik aangeven. We hebben een bepaald budget beschikbaar gesteld en we zijn nu door dat budget heen. Misschien liggen er aan het einde van dat budget echter toch nog problemen. Het is dus precies andersom. Het is mooi dat die doelstelling van minder doden gehaald is. Onlangs is ook 10 miljoen euro beschikbaar gesteld in het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen voor het aanpakken van onbeveiligde overwegen. Dat kwam er nog eens bovenop. Mijn vraag is gewoon: liggen er aan het einde van het budget echt nog concrete problemen die nu niet worden opgelost maar wel hadden moeten worden opgelost?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dat is altijd zo. Op zich is het laaghangend fruit met de eerdere programma's wel gepakt. We hebben echter nog een aantal knelpunten. Die worden met ProRail en de wegbeheerders aangepakt in dat Landelijk Verbeterprogramma Overwegen en het nabo-programma dat dit jaar nog komt. Via die route gaan we verder nog aan de slag.

Mevrouw Van Tongeren vroeg nog naar het initiatief 2EU Train to you. Dat is volgens mij een mooi initiatief. Dat komt volgend jaar aan de orde tijdens een spoortop die we gaan organiseren tijdens ons voorzitterschap. Dan weet u dat.

Ik weet niet wie de vragen heeft gesteld over Eems Dollard, maar het mooie antwoord daarop is dat de Staatssecretaris van EZ daarvoor verantwoordelijk is. Dat gaat met name over het aanwijzen van het type estuaria, dus het habitatype. Daarover is overleg geweest, zo kan ik uit betrouwbare bron melden, met een breed samengestelde delegatie. Daar was een vertegenwoordiger van de provincie bij, het bedrijfsleven en de ngo's. Wij hebben daar afspraken gemaakt. Welke aanpak leidt tot verbetering van het gebied? Wat is er mogelijk? Wat kun je doen met die aanwijzing? Zit er licht tussen wat er nodig is, ook volgens de ngo's, de haven en de regio? Welk type verbetering wil je bereiken in het gebied? Welk label plak je daar uiteindelijk op? Dat is een goed proces en men is nu samen bezig. De Staatssecretaris van Economische Zaken zal te zijner tijd de Kamer informeren over de aanwijzing, want hij gaat daarover. Last but not least het amendement van de heer Houwers. De heer Houwers wil graag geld voor het regionale spoor, maar hij doet iets wat echt niet verstandig is. Hij haalt dat namelijk uit het geld voor grensoverschrijdend spoor. Het klopt dat er daar nog wat over is, maar dat geld moet wel beschikbaar blijven voor dat grensoverschrijdend spoor. Anders krijg ik in ieder geval met de heer Van Helvert echt ruzie en dat wil ik niet. Het is een sympathieke geste, maar een waardeloze dekking. Dat moet u echt niet doen. Ik ontraad het amendement.

De voorzitter:

Het stemadvies is meer dan duidelijk. Ik stel de leden voor om te schorsen tot 16.45 uur. Dan is de vaste voorzitter aanwezig en gaan we verder.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Als het nodig is, ben ik bereid om het voorzitterschap over te nemen. We hebben al zo'n lange dag, dus waarom gaan we niet gewoon door?

De voorzitter:

Ik stel sowieso een korte schorsing voor. Dat geeft iedereen de ruimte om naar buiten te lopen.

De vergadering wordt van 16.29 uur tot 16.47 uur geschorst.

Voorzitter: Van Dekken

De voorzitter:

We zijn toe aan de tweede termijn van de Kamer. De verschillende woordvoerders weten natuurlijk exact wat hun spreektijden zijn. Die spreektijden zijn inclusief het indienen van moties.

Mevrouw Visser (VVD):

Voorzitter. Ik dank de Minister en de Staatssecretaris voor de beantwoording en voor alles wat er achter de schermen is gebeurd in het kader daarvan. Zij hebben beiden een aantal duidelijke toezeggingen gedaan. Op een aantal punten kom ik terug.

Ik begin met de nieuwe MIRT-systematiek. Ik sprak er al over in een interruptie: wat moet er wel en niet in het MIRT staan? Wat ons betreft moet het een duidelijk profiel op infrastructuur zijn. De Minister zei in haar beantwoording dat het niet betekent dat er geld uit I en M komt, maar wel dat er mensen en middelen beschikbaar worden gesteld voor dit soort projecten, ook om de gesprekken aan te gaan. We kijken daar kritisch naar. Ik heb het Meerjarenprogramma Ontsnippering juist als voorbeeld genoemd. Ik sprak er niet over in de zin dat er niets meer aan veranderd kan worden; die discussie hebben we gevoerd. De zorg van de VVD is dat we in een begroting van I en M grootschalige programma's vaststellen aan het begin, maar dat vervolgens alles binnen een jaar juridisch verplicht is. De vraag is welke ruimte de Kamer dan nog heeft wanneer zij iets anders wil of bijvoorbeeld meer focus wil hebben op Beter Benutten. De VVD heeft daar al meerder malen kritische vragen over gesteld, onder meer over ITS. Stel voor dat je meer naar ITS wilt, welke ruimte heb je dan nog? In dat kader heeft de VVD vorig jaar vragen gesteld over bijvoorbeeld de gedragsbeïnvloeding en het spitsmijdenproject: hoe structureel zijn die zaken? Er is een evaluatie toegezegd. We hebben de stukken ontvangen, maar mij moet toch van het hart dat het een opsomming is van projecten, maar nog steeds niet de structurele evaluatie van wat meerwaarde heeft, wat de effecten zijn van gedragsbeïnvloedingsprojecten en wat het effect van ITS is.

In dat kader kom ik terug op ITS. De Minister zei dat daarop landelijk wordt gestuurd. Wat ons opvalt, is dat juist het project in Helmond, dat ervoor heeft gezorgd dat brandweerauto's snel ter plaatse kunnen zijn, waardoor men kosten bespaart in het kader van aanrijtijden, en dat transportondernemers ook tevreden zijn omdat zij op hun brandstofkosten hebben weten te besparen, nu stilligt. Ons verzoek is het volgende. Er liggen een aantal heel concrete geslaagde pilots uit Beter Benutten I of uit andere Europese projecten. Hoe zorgen we ervoor dat we die kunnen opschalen op korte termijn? Volgens ons zitten daar namelijk de kansen. Ook het bidboek dat is aangeboden door de regio geeft daar wat ons betreft volop kansen in.

Ik kom te spreken over een aantal concrete wegenprojecten. Ik begin in de regio Amsterdam. De Minister zei zelf al dat er ontzettend veel gebeurt. Zo lopen er nu twee MIRT-studies: Oost en Noord. Ook staat binnenkort de doortrekking van de A8/A9 binnenkort op de rol vanuit de regio. We hebben toch zorgen over de A7. Ik zei het al: het is de eerste file die je dagelijks hoort wanneer je in de auto stapt. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat uit het recente Mobiliteitsbeeld 2014 blijkt dat de files de afgelopen jaren zijn afgenomen, ondanks de groei van het wegverkeer;

constaterende dat de aanleg van nieuwe rijstroken hier een belangrijke bijdrage aan heeft geleverd;

overwegende dat het programma Beter Benutten ruimte biedt om te zoeken binnen de regio's naar infrastructurele oplossingen voor knelpunten;

verzoekt de regering om in het programma Beter Benutten een oplossing te vinden voor de aansluiting van de A7 en de Westfriisiaweg, via de spitsstrook A7 tussen Avenhorn en Hoorn, en middelen ook vrij te maken conform de kaders van het programma Beter Benutten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Visser en Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 23 (34 300 A).

Mevrouw Visser (VVD):

Er lopen twee belangrijke MIRT-studies in het kader van goederencorridors. Daar zijn we uiteraard benieuwd naar. Op de A1 wordt heel veel aangepakt. We zien inmiddels rondom de A1, A6 en A9 dagelijks de werkzaamheden, maar we willen toch ook aandacht vragen voor een knelpunt op de A1. Daarover gaat mijn volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er dagelijks een flinke file staat bij het knooppunt Azelo-Buren op de A1/A35;

overwegende dat een deel van de oplossing voor deze problematiek ligt in een ander gebruik van de spitsstrook en toepassing van Intelligent Transportation Systems;

constaterende dat er momenteel een MIRT-procedure loopt om het traject tussen Apeldoorn en Azelo te verbreden en het daarmee efficiënt is om ook het knooppunt Azelo-Buren in deze MIRT-procedure mee te nemen;

verzoekt de regering, te onderzoeken op welke wijze de aanpak van knooppunt Azelo-Buren meegenomen kan worden in de lopende MIRT-procedure voor de verbreding van de A1 van Apeldoorn naar Azelo en te verkennen of op korte termijn al gerichte verkeersmanagementmaatregelen kunnen worden genomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Visser en Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 24 (34 300 A).

Mevrouw **Visser** (VVD):

Mijn laatste motie gaat over de A4. Misschien kan de Minister in haar tweede termijn nog ingaan op de opening van de A4 Midden-Delfland. Er wordt al lang over deze snelweg gesproken; wat ons betreft gaat die dan ook zo snel mogelijk open. Op het punt bij Burgerveen en Leiden dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het voorjaar van 2015 de vernieuwde A4 tussen Burgerveen en Leiden is opengesteld;

constaterende dat er na een gewenningsperiode nog steeds sprake is van gebrek aan doorstroming bij Leiden;

verzoekt de regering, te onderzoeken welke aanvullende maatregelen tegen welke kosten nodig zijn om de doorstroming op de A4 structureel te bevorderen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Visser en Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 25 (34 300 A).

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik wil nog twee dingen zeggen. Ten aanzien van knooppunt Hooipolder heeft de Minister duidelijk aangegeven: 200 miljoen en «nice to have» in plaats van «niet to have». Is er toch niet iets mogelijk in het kader van de fasering van de aanpak als de regio bereid is om flink bij te dragen? Ten tweede dank ik voor de toezegging rondom de A2 in het kader van het bidbook als het gaat om de regio Zuid-Nederland.

De **voorzitter**:

Dat zegt u tegen de Minister en de Staatssecretaris.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Voorzitter. Ook ik heb twee moties. De eerste motie betreft de herijking in het kader van «als het niet kan zoals het moet, moet het maar zoals het kan». Ik wil daarbij graag twee prioriteiten aangeven.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de budgetten voor resterende belangrijke opgaven op het spoor zeer gering zijn;

overwegende dat de regering heeft aangegeven de nadere studies voor deze opgaven op korte termijn op orde te willen hebben en parallel met partijen op zoek te gaan naar financiële ruimte;

verzoekt de regering, bij gevonden financiële ruimte voor spoor en op basis van de resultaten van de studies in ieder geval voorrang te verlenen aan:

de structurele vergroting van de capaciteit van station Schiphol;
de meest kansrijke grensoverschrijdende verbindingen, waaronder Eindhoven-Düsseldorf en in samenhang daarmee Heerlen-Aken;

verzoekt de regering voorts, de Kamer hierover voor 1 juni 2016 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Boer, Hoogland, Hachchi en Smaling. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 26 (34 300 A).

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik heb nog een tweede en laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een grote sluis Kornwerderzand in staat is grotere schepen door te laten van het IJsselmeer naar de Waddenzee;

overwegende dat een grotere sluis daarmee kan bijdragen aan de werkgelegenheid rondom het IJsselmeer door het op- en overslaan van meer goederen en de bouw van grotere schepen op de werven rondom het IJsselmeer;

overwegende dat de regio verantwoordelijk is voor het financiële tekort dat nog resteert;

verzoekt de regering, mee te denken met de regio in de zoektocht naar alternatieve en creatieve financieringsmogelijkheden voor een grotere sluis op Kornwerderzand en hierbij de mogelijkheden van de Europese Investeringsbank, de Junckergelden in combinatie met pps-constructies, het Waddenfonds en een hernieuwde aanmelding voor financiering uit het CEF-fonds in de overweging mee te nemen, en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Boer en Jacobi. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 27 (34 300 A).

Probeer u tijdens het lezen van de moties iets rustiger aan te doen – in die zin dat ik u helemaal niet wil opjagen – want dan kan iedereen goed verstaan wat er wordt gezegd.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Dat weet ik, maar ik heb slechts heel kort de tijd. Ik wil de laatste motie nog even toelichten. We willen heel graag dat de Kornwerderzandsluis wordt vergroot. De bal ligt bij de regio. Deze motie is mede ingegeven door het feit dat er ook op Europees niveau fondsen zijn. Laten we deze sluis dus nog eens bekijken door de bril van andere fondsen. Hoe kunnen we het voor elkaar krijgen dat we met private fondsen, misschien pensioenfondsen, en met als hefboom het EIB en de Junckerfondsen als een soort garantie, deze grotere sluis toch mogelijk maken in de toekomst?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik waardeer de discipline van de VVD-fractie. Beide leden houden zich keurig aan de spreektijd en dat is toch wel bijzonder.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Voorzitter. Ik heb nog een drietal zaken voor de tweede termijn. Allereerst wil ik ingaan op Beter Benutten, al is het maar om nog een beetje mijn gelijk te halen rondom de beeldvorming dat het alleen in Rotterdam zou kunnen misgaan. Zo heb ik een citaat: «Ik heb een mooie tijd gehad in Arnhem, want in de spits was het mogelijk om geld te verdienen door simpelweg een andere route te nemen. Waar geen camera's stonden, kon ik alsnog de bijdrage van Beter Benutten innen», aldus een van de gebruikers. Dit gaat dan over een vorige versie.

Dan ga ik nog even naar Nijmegen. Dat voorbeeld is niet uitgezocht, maar het is ook in het oosten van het land. Het betreft een van de mensen die namens ons land op uitzending is geweest, waarvoor alle lof. Voordat hij op uitzending ging, kon hij nog even de ritregistratie in de spits doen. Daarna was het drie maanden uitzending – met alle lof, wederom – maar ook de gelden van Beter Benutten incasseren. Dat zijn twee voorbeelden die bewijzen dat mensen niet alleen in Rotterdam-Zuid creatief zijn. Ik ga verder met twee andere zaken. Allereerst is dat de fietsbrug A27 ...

De **voorzitter**:

Voordat u dat doet, zie ik dat de heer Madlener namens de PVV een vraag heeft. Ik had nog niet gezegd hoeveel interrupties u allen hebt: in ieder geval een.

De heer **Madlener** (PVV):

In ieder geval een, nou! Ik vind het een heel goede zaak dat de PvdA het misbruik van de regeling Beter Benutten hier voorlegt, maar is de heer Hoogland het met ons eens dat die regeling beter kan stoppen? Het is immers heel curieus dat je betaald krijgt als je niet met de auto gaat. Heel veel mensen gaan niet met de auto en die krijgen niet betaald. Waarom stoppen we daar niet gewoon mee en gaan we dat geld gebruiken voor aanleg en verbreding van wegen? Daar hebben mensen veel meer aan.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ik heb een beetje een déjà vu. Dit is precies dezelfde vraag als de vraag die de heer Houwers in eerste termijn stelde. Ik zou bijna zeggen: sluit u aan bij de groep Houwers; die kan nog leden gebruiken. Volgens mij kun je daarvan wel lid worden, anders dan van de PVV.

De heer **Houwers** (Houwers):

Ja, je kunt lid worden!

De heer **Hoogland** (PvdA):

De inhoud van mijn antwoord is hetzelfde als wat ik tegen de heer Houwers zei. De heer Madlener trekt te snel de conclusie dat we moeten stoppen. Eerst moeten we even onderzoeken wat er aan de hand is. Ik stel een aantal dingen vast. Ik ben geen rechter en ook geen onderzoeker. Ik ben volksvertegenwoordiger, dus de eerste vraag is even: hoe liggen de feiten? Als dit niet effectief is, kunnen we daarna altijd overwegen om ermee te stoppen; dat ben ik met de heer Madlener eens. Volgens mij zijn we het dus eens, alleen slaat de heer Madlener een stapje over.

De **voorzitter**:

De heer Madlener over de open uitnodiging?

De heer **Madlener** (PVV):

Nee, mijn vraag is: vindt u het niet curieus dat mensen betaald krijgen als ze niet in de auto stappen, terwijl heel veel mensen niet in de auto stappen in de spits en daarvoor niet betaald krijgen? Dat is toch niet eerlijk? Waarom zou de ene burger wel iets krijgen als hij iets niet doet, en de andere, die daar helemaal geen behoefte aan heeft, niets krijgen? Het is toch een curieuze regeling? Laten we ermee stoppen.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ik zou willen dat de PVV op elk punt zo fanatiek was op de gelijke behandeling van mensen, maar het spreekt mij aan dat zij dat op dit punt wel is. Aan de ene kant deel ik de analyse dat het niet eerlijk is. Aan de andere kant kan het effectief zijn om spitsmijding te veroorzaken, waarmee de spits afneemt. Dat doel voor ogen houdende, kan ik mij voorstellen dat je mensen een prikkel geeft. Als je die effectief kunt geven op deze manier, sluiten wij die manier niet op voorhand uit. Dus laten we eerst eens even bekijken of dit effectief is en dan verder beoordelen of het eerlijk dan wel niet eerlijk is.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Mijnheer Hoogland, u vervolgt uw betoog.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Yes. Ik was gebleven bij de fietsbrug bij de A27. Alle dank voor de steun voor het amendement. Mijn motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat goede fietsvoorzieningen het hoofdwegennet substantieel kunnen ontlasten;

overwegende dat waterwegen een grote barrière vormen voor fietsforensen;

overwegende dat de A27 tussen Houten en Hooipolder de komende periode wordt verbreed;

overwegende dat de regio bereid is een substantiële bijdrage te leveren aan de aanleg van een fietsbrug langs de A27 over de Lek;

verzoekt de regering, een fietsbrug over de Lek op te nemen in het tracébesluit A27 Houten-Hooipolder, een financiële bijdrage te leveren aan de realisatie van deze fietsbrug op basis van een 50%-50%-verdeling, hierover met de regio in gesprek te gaan en de Kamer over de uitkomsten hiervan voor het AO MIRT voorjaar 2016 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Hoogland, Hachchi en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 28 (34 300 A).

Mijnheer Hoogland, nog een motie?

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ja. O, dit is een heel lange.

De voorzitter:

Ik zag het op afstand. Doet u rustig aan.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Dat doen we dan. Deze motie gaat over de A20.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de A20 tussen Hoek van Holland en Gouda al jarenlang meerdere plaatsen bezet in de landelijke file top tien;

overwegende dat met de oplevering van nieuwe projecten (A4 Midden-Delfland, Blankenburgverbinding, A13-A16) niet alle problemen zijn opgelost;

overwegende dat Rijk en regio in 2011 in het kader van de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit hebben afgesproken ernaar te streven de start van de realisatie van de A20 Nieuwerkerk-knooppunt Gouwe in de periode 2020–2023 te laten plaatsvinden;

overwegende dat pas na 2023 middelen zijn gereserveerd voor de aanpak van de A20 Nieuwerkerk-knooppunt Gouwe, als gevolg van de invulling van de bezuinigingstaakstelling op het Infrastructuurfonds;

overwegende dat de studie die in het kader van deze MIRT-verkenning is uitgevoerd voor dit traject dateert van 2009;

verzoekt de regering, een actualisatie uit te voeren van de problematiek en beoogde maatregelen op dit traject, de procedure voor dit traject zo spoedig mogelijk te starten en de te treffen maatregelen zo snel mogelijk ter hand te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Hoogland en Visser. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 29 (34 300 A).

De heer Smaling (SP):

Voorzitter. Dank aan de bewindslieden voor een overleg dat niet alleen gezellig was, maar waarbij de beantwoording altijd lekker concreet is. Dat is fijn, want het MIRT is toch een lange zit. Het probleem ervan vind ik dat alles redelijk is dichtgetimmerd en dat het een beetje communicerende vaten zijn; als je iets wilt, gaat dat ten koste van iets anders. Dat wil je dan eigenlijk ook niet, want daardoor worden andere belanghebbenden weer benadeeld. Dat is altijd de moeilijkheid met dit debat.

De voorzitter:

U wilt wel doorgaan met uw betoog.

De heer Smaling (SP):

Ik ga wel door met mijn betoog, want ik heb een paar moties. De eerste gaat over het knooppunt Hooipolder. Ik denk dat een tempoversnelling daar erg wenselijk is, als je kijkt naar hoe dat erbij ligt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er bij het knooppunt Hooipolder gekozen is voor een aanpak waardoor verkeerslichten noodzakelijk blijven;

overwegende dat de doorstroming op de A59 hierdoor onvoldoende wordt verbeterd en dat het onderliggend wegennet last blijft houden van sluijverkeer;

overwegende dat het knooppunt Hooipolder het enige knooppunt van autosnelwegen is waar gebruik wordt gemaakt van verkeerslichten en dat dit niet past bij de huidige verkeersintensiteit op dit knooppunt;

verzoekt de regering om in overleg met de regio extra financiële middelen te reserveren zodat een volwaardig knooppunt op termijn gerealiseerd kan worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Smaling. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 30 (34 300 A).

De heer Hoogland (PvdA):

We hebben allemaal wel wensen. Die kosten dan misschien 3 miljoen hier of 5 miljoen daar. Dan gaat het verhaal van de communicerende vaten van de heer Smaling niet zo op, want dat zijn dingen die in de plooiën van de begroting kunnen gebeuren. Bij mijn weten kost het aanpakken van het knooppunt Hooipolder tussen 200 en 250 miljoen. Dat zijn geen bedragen die je even in de plooiën van de begroting kunt vinden. De vraag lijkt mij

wel gerechtvaardigd wat de heer Smaling dan niet gaat doen. In het kader van zijn verhaal over de communicerende vaten lijkt mij dat een logische vraag.

De heer **Smaling** (SP):

Ik ben bang dat de heer Hoogland voortijdig is gestopt met luisteren, toen ik de motie voorlas. In het dictum staat heel duidelijk dat er met de regio gezocht moet worden naar een oplossing op enige termijn, liefst een korte. Dat wil niet zeggen dat de Minister morgen die stoplichten weg dient te halen. Dat zou fijn zijn, maar ik kan me voorstellen dat dit er niet onmiddellijk in zit.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ik ken de Minister als iemand die altijd bereid is om in gesprek te gaan. Als dat is wat de motie vraagt, is het helder.

De heer **Smaling** (SP):

Ik heb nog een motie over Rotterdam. Dat is wel bijzonder voor mij als Amsterdammer. Als ik de beantwoording van de Minister goed heb beluisterd, zal zij hier niet onmiddellijk enthousiast over zijn, maar ik vind dit wel belangrijk. In Rotterdam is er relatief weinig groen, natuur en recreatieruimte in en rond de stad, vergeleken met de andere grote steden. Het Kralingse Bos is er wel, maar Rotterdam kan zich niet verheugen in al te veel groen. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het tracé A13/A16 bij het recreatiegebied Lage Bergse Bos niet optimaal wordt ingepast maar dat hier gekozen wordt voor een landtunnel;

overwegende dat het Lage Bergse Bos een van de weinige recreatiegebieden is van Rotterdam en de inwoners vragen om een weg die ze niet horen, zien of ruiken;

verzoekt de regering, het tracé A13/A16 ter hoogte van het recreatiegebied Lage Bergse Bos in een tunnel onder het maaiveld aan te leggen en hier zo nodig extra financiële middelen voor beschikbaar te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Smaling. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 31 (34 300 A).

De heer **Smaling** (SP):

Ik was in eerste termijn vergeten iets aan de orde te stellen. Dat was een beetje suf. Het stond wel op mijn lijstje. Het gaat om de geul bij Varik-Heesselt. Volgende week hebben we nog een WGO Water, maar het is wel een MIRT-verkenning. Daarom vind ik het toch wel van belang om dit in tweede termijn aan de orde te stellen. Ik hang het op aan een motie en dan zie ik wel wat de Minister ervan vindt. De motie luidt als volgt.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat bij het MIRT-onderzoek naar een hoogwatergeul Varik-Heesselt wordt uitgegaan van een onrealistische rivierafvoer;

overwegende dat bij het MIRT-onderzoek alleen is ingezet op het scenario van een hoogwatergeul en andere MER-scenario's en aangedragen alternatieven niet zijn onderzocht;

overwegende dat thans geen volledige en integrale afweging gemaakt kan worden over nut en noodzaak van de hoogwatergeul;

overwegende dat er lokaal zowel bij burgers als bij de gemeente Neerijnen onvoldoende draagvlak aanwezig is voor de hoogwatergeul;

verzoekt de regering, niet over te gaan tot de voorgenomen MIRT-verkenning naar de hoogwatergeul Varik-Heesselt en in overleg te treden met betrokken gemeente en de provincie om te komen tot een gedragen variant,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Smaling. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 32 (34 300 A).

De heer Smaling (SP):

Ik heb nog één vraag aan de Staatssecretaris. Misschien heb ik niet goed opgelet. Bij onderdeel 8 heb ik gevraagd of er op termijn een visie komt op eventuele verdubbeling van het spoor tussen Didam en Winterswijk. Ik weet niet of zij daarop heeft geantwoord, maar dat kan zij misschien in tweede termijn doen. Wat Schwung betreft, ga ik maar even verder met het antwoord dat de Staatssecretaris mij heeft gegeven. Ik kom daar wel een keer op terug bij een AO Leefomgeving.

Mevrouw Hachchi (D66):

Ik ben mijn inbreng in eerste termijn begonnen met de participatie van omwonenden en belanghebbenden bij infrastructurele projecten en zal dat in tweede termijn weer doen, dit in tegenstelling tot de Minister die participatie ergens aan het eind van haar beantwoording had onder de noemer «overig». Ik hoop dat zulks niet betekent dat deze Minister het belang van participatie niet ziet. Ik wacht nog op een duidelijke toezegging van de Minister over de evaluatie van die Code Maatschappelijke Participatie.

Ik dank beide bewindspersonen voor de antwoorden in eerste termijn. Ik dien drie moties in. Ik begin met de motie over snelheidsverhogingen.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Veilig Verkeer Nederland zich zorgen maakt over de veiligheid op de snelweg door de voorgenomen snelheidsverhogingen;

overwegende dat snelheidsverhogingen ten koste kunnen gaan van de gezondheid en leefbaarheid van omwonenden;

constaterende dat een snelheidsverhoging leidt tot verhoogde uitstoot die gevolgen heeft voor het milieu;

verzoekt de regering:

de Kamer voorafgaand aan een voorgenomen snelheidsverhoging te informeren over de gevolgen van de veiligheid en de gevolgen voor het milieu;

transparant te overleggen met omwonenden bij voorgenomen snelheidsverhoging en gemaakte afspraken met omliggende gemeenten te waarborgen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Hachchi en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 33 (34 300 A).

Mevrouw **Hachchi** (D66):

Mijn tweede motie gaat over de intercitystatus van het station Dordrecht.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Dordrecht een druk station is waarbij een intercitystatus past;

overwegende dat een groot aantal mensen met extra reistijd wordt opgezadeld wanneer de intercitystatus van Dordrecht wordt tenietgedaan;

constaterende dat de NS voornemens is de intercitystatus van Dordrecht af te nemen;

verzoekt de regering om de intercitystatus van station Dordrecht te behouden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Hachchi en Smaling. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 34 (34 300 A).

Mevrouw **Hachchi** (D66):

Dan kom ik bij mijn laatste motie. Ik dien deze motie in ondanks de verstandig klinkende woorden van de Staatssecretaris over de herijking en over spoor. Ik wil de motie toch indienen, zodat wij, als de Kamer met de

Staatssecretaris hierover te spreken komt, dat doen op basis van de benodigde informatie. Ik dien de motie in samen met collega Van Veldhoven.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het MIRT tot 2028 vrijwel geen enkele ruimte meer biedt voor nieuwe projecten of tegenvallers op het spoor;

constaterende dat er in de Lange Termijn Spooragenda (LTSa), het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en bij ERTMS forse ambities zijn neergelegd, dat er nog een budgetspanning is van 475 miljoen euro op spooronderhoud en dat er onvoldoende middelen zijn om regionale ambities op het spoor tot 2028 uit te voeren;

spreekt uit meer helderheid te willen in de verhouding tussen deze ambities en beschikbare middelen;

verzoekt de regering om een gedetailleerd inzicht te bieden in alle ambities uit de Lange Termijn Spooragenda en de bijbehorende dekking, en daarin ook de maatregelen mee te nemen die worden genomen om de 475 miljoen euro budgetspanning in te vullen;

verzoekt de regering voorts, een overzicht te geven van de ingediende voorstellen door de regio's en per ambitie aan te geven in hoeverre deze gedekt zijn, en een overzicht te geven van de bezuinigingen op spoorbudgetten sinds 2005 en daarbij onderscheid te maken tussen MIRT-gelden en subsidie aan ProRail,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Hachchi en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 35 (34 300 A).

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Voorzitter. Ik heb drie korte moties en één kleine opmerking, namelijk dat in de spits in Nederland net zo veel forenzen per auto gaan als met het openbaar vervoer. Ik heb dit speciaal voor mijn collega van de VVD nog even opgezocht. Dat betekent dat als er maar 3 of 4% van de mensen de trein uit gaat en de auto pakt, het in de spits helemaal vaststaat. Ik ga verder met mijn moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de succesvolle R-netbusverbinding 346 tussen Haarlem en Amsterdam-Zuid in het project Zuidasdok letterlijk in het gedrang komt door ontbrekende of te smalle vluchtstroken;

verzoekt de regering, de Schinkelbrug in de A10 en de vluchtstrook te laten verbreden zodat een filevrije busverbinding voor R-net behouden blijft,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Tongeren en Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 36 (34 300 A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, oplossingen te versnellen van de aanpak van spoorknelpunten in het Zaanlijntraject Alkmaar-Uitgeest-Amsterdam,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 37 (34 300 A).

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Bij de vorige motie hoort een soortgelijke opmerking als die van mijn D66-collega. Wij begrijpen de herijking en wachten af, maar willen wel alvast vanuit de Kamer een richting meegeven voor waar in ieder geval ook naar moet worden gekeken.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, bij de verbreding van de A27 ter hoogte van Amelisweerd te onderzoeken of een fietsverbinding kan worden ingepast en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 38 (34 300 A).

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik heb een opmerking, omdat mevrouw Van Tongeren mij aansprak. Er zijn dagelijks 1 miljoen reizigers in het openbaar vervoer. Dit zijn CBS-cijfers. Alleen al in de ochtendspits zitten er 2,4 miljoen mensen achter het stuur.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Achter het stuur zit dan ook al het vrachtvervoer, zoals de Minister terecht memoreerde. Dit gaat over forenzen.

Mevrouw **Visser** (VVD):

In mijn eerste termijn zei ik het al: als we 10% van die automobilisten de trein in zouden proberen te krijgen, zouden we de spoorcapaciteit moeten verdubbelen. Ik weet eerlijk gezegd dus niet wat mevrouw Van Tongeren wil. Ze doet ook net alsof transportondernemers, chauffeurs en de andere mensen die de weg op willen, allemaal gescheiden werelden zijn. Ze betalen allemaal wegenbelasting en kunnen dus gewoon van de weg gebruikmaken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Alle Nederlanders betalen belasting en hebben recht op vervoer en transport. Ik ga ervan uit dat de VVD die opvatting nog steeds deelt. Als er een kleine hoeveelheid automobilisten in de spits zit, staat alles gewoon vast. We zien dat nu al met het aantrekken van de economie. Als er meer mensen de trein uit gaan, staan er zo direct nog meer files op de weg. Zie daarvoor mijn file top 5. Ook voor de automobilisten, voor wie mevrouw Visser zo enthousiast opkomt, moet dat een zorg zijn. Dat is het enige wat ik zeg. Auto's en treinen zijn communicerende vaten.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de heldere beantwoording van de vragen over het bidboek voor Limburg en Brabant en de bereikbaarheid van Zuidoost-Nederland. Ik blijf het natuurlijk wel raar vinden dat het Rijk eerst 271 miljoen reserveert voor Zuidoost-Nederland, en dat de regio het plan uiteindelijk niet draagt en de Kamer ook niet. En als er dan uit de regio een breed gedragen plan komt, komt het Rijk plots niet helemaal over de brug. Ik blijf dat apart vinden. Ik zal daar ook een motie over indienen.

Daarnaast heb ik een korte vraag over de verstoring van de Botlekbrug. Als de brug dicht is, hoe ver moeten vrachtwagens met gevaarlijke stoffen dan omrijden om vanuit het zuiden, bijvoorbeeld Zeeland, in Rotterdam of Den Haag te komen? Is het toch niet wenselijker om daar iets op te vinden? De Europese regelgeving biedt mogelijkheden om in bepaalde omstandigheden toch door de tunnel te gaan, omdat dit uiteindelijk toch veiliger is.

Ik heb drie moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat overheden, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven intensief hebben samengewerkt op zoek naar de beste strategie met bijpassend maatregelenpakket om Zuid-Nederland bereikbaar en leefbaar te houden;

overwegende dat een en ander is samengebracht in het plan Bereikbaarheid Zuid-Nederland, waarbij de economische belangen nadrukkelijk zijn meegewogen;

overwegende dat daarmee uitvoering wordt gegeven aan het verzoek van de Tweede Kamer (motie-Hoogland) aan de regio om met een «gedragen maatregelenplan» te komen sinds het project «Ruit Eindhoven» niet langer gerealiseerd kan worden;

verzoekt de regering om het resterende budget van «Ruit Eindhoven» van circa 90 miljoen euro in te zetten voor projecten uit het plan Bereikbaarheid Zuid-Nederland die thans nog niet gehonoreerd worden, waarvan de A2 Noord-Limburg en de A58 onderdeel zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 39 (34 300 A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de files toenemen en dat daar grote nadelige financiële gevolgen aan verbonden zijn, terwijl economische belangen niet expliciet worden meegewogen bij de belangenafweging binnen het MIRT-kader;

overwegende dat de files nu reeds grote economische schade veroorzaken en dat bij economische groei de files aanmerkelijk zullen toenemen;

verzoekt de regering, bij de integrale afweging van belangen binnen het afwegingskader van het MIRT nadrukkelijk de (nadelige) effecten voor de Nederlandse economie mee te laten wegen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 40 (34 300 A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de capaciteit van ov-knooppunt Schiphol qua landzijdige ontsluiting nu reeds ernstige problemen geeft en in de komende jaren zonder aanvullende maatregelen onacceptabele problemen zal geven;

overwegende dat het ministerie geen MIRT-verkenning wil starten omdat er geen zicht op een rijksbijdrage is;

overwegende dat de bijzondere positie en de economische belangen van Schiphol een aparte aanpak rechtvaardigen;

verzoekt de regering, direct een MIRT-verkenning te starten naar de landzijdige ontsluiting van Schiphol,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 41 (34 300 A).

Mevrouw Visser (VVD):

Ik vraag de heer Van Helvert graag hoe ik zijn eerste motie rondom het witboek Zuid-Nederland en zijn tweede motie rondom de economische prioriteiten moet interpreteren. De PVV heeft overigens in de vorige periode een motie om altijd de file top 50 aan te pakken. Verder hebben de heer Hoogland en ik in het algemeen overleg over het MIRT van juni jl. een motie ingediend om juist de economische indicatoren prominent naar voren te halen. Hoe verhoudt zich dat tot de motie van de heer Van Helvert om geld dood op de plank te laten liggen, terwijl files elders economisch gezien met topprioriteit moeten worden aangepakt? Die moeten toch alvast worden aangepakt? Het jaar erop kan toch weer worden nagegaan wat de prioriteiten zijn en welke middelen daarvoor beschikbaar kunnen worden gesteld? Ik probeer de twee dingen waarom hij vraagt met elkaar in verband te brengen, maar ik kom er niet helemaal uit.

De heer Van Helvert (CDA):

Het economische kader hebben we volgens mij net helemaal uitgediscussieerd. Ik heb het MIRT in eerste instantie genoemd. Dat lijkt mij verstandig. Overigens zag ik beide bewindspersonen in principe knikken en dat niet in hun eerste instantie ontkennen. Mij lijkt dat een goede zaak. Verder lijkt het mij goed dat het zo gedragen wordt. Daarnaast hebben we het uitgebreid gehad over de A2 en over de vraag om het verzoek te honoreren. Daaronder stonden veel handtekeningen. De VVD heeft daaraan vanuit Limburg uitgebreid aandacht besteed. Ook heeft de Kamer gevraagd om een gedragen plan. In uw afwezigheid, voorzitter, hebben we bovendien uitgebreid gediscussieerd over de goede aanpak van Brabant en Limburg. Die provincies hebben namelijk samengewerkt met gemeenten, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven. Zij vragen om deze maatregelen. We voelen ons daarbij heel senang en prettig. Daarom zeggen we dat we het laten bij het geld dat we sowieso gereserveerd hadden, ook de VVD, voor de mobiliteit rondom Eindhoven.

Mevrouw Visser (VVD):

De heer Van Helvert houdt een pleidooi voor de economie. Dat is hetzelfde als nu zeggen dat het buiten donker is. Een dergelijke motie dient hij in. Buiten is het namelijk donker en er wordt al rekening gehouden met de economie. Economie is een van de belangrijkste afwegingsindicatoren in de prioriteitsstelling. Ik verbaas me er nog steeds over dat het CDA zegt dat we de economie voorrang moeten geven en dat we daarom de fileknelpunten moeten aanpakken, maar tegelijkertijd zegt dat Zuidoost-Nederland het geld maar moet reserveren, al is nog niet precies bekend hoe het moet; er komt onderzoek aan, waarvan de resultaten in 2017 bekend zijn. Dat is overigens een belangrijke toezegging. «Al die tijd laten

we dat geld lekker dood op de plank liggen, terwijl de economie en de files toenemen».

De heer **Van Helvert** (CDA):

Het is ongelofelijk dat ik juist de VVD dit hoor zeggen. Waar zo veel mensen uit het bedrijfsleven in Limburg en Brabant hebben meegewerkt aan dit plan en waar alle overheden uit Limburg en Brabant waaronder de provincies Limburg en Noord-Brabant, achter dit plan staan en ik er vervolgens toe oproep om het geld dat we samen met de VVD daarvoor gereserveerd hebben hiervoor te behouden, vind ik het ongelofelijk dat de VVD zegt dat dit een motie is in de trant van «het is donker buiten». Ik vind dat een belediging richting de sectoren die hebben meegewerkt en ik doe daar niet aan mee. Daarom ben ik erg blij met deze motie, want daardoor zal iedereen met de billen bloot moeten.

De heer **Madlener** (PVV):

Voorzitter. De Nederlandse weggebruikers betalen de hoogste prijs van Europa en misschien wel van de wereld om te kunnen rijden in een auto. 20 miljard aan belastingen wordt er opgehaald bij de Nederlandse automobilist. Daarvan gaat maar een fractie terug naar de wegen, namelijk zo'n 2,5 miljard per jaar. Het geld is op. Er is bezuinigd op het Infrastructuurfonds. De files nemen toe en we zien ook de kosten van die files enorm toenemen. Die files kosten ons straks bijna 1 miljard per jaar. Het is dan ook goed om te zien welke partijen wel willen investeren in wegen en welke partijen niet. En laten we die hele discussie over auto versus trein alsjeblieft achter ons laten, want daar is tot nu toe niemand iets mee opgeschoten. Beide zijn natuurlijk belangrijk maar we zien dat de meeste winst te behalen is door te investeren in knelpunten op de weg. Ik heb een aantal enthousiasmerende moties. De eerste betreft het initiatief van Henk Sijssling die met relatief weinig middelen een slimme aanpassing heeft bewerkstelligd op het Prins Clausplein die enorm goed werkt. Er zijn wellicht meer plekken waar dit ook kan gebeuren.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat op initiatief van een slimme automobilist (Henk Sijssling) de files op het Prins Clausplein drastisch zijn afgenomen door een eenvoudige en slimme ontvlechting van verkeersstromen;

overwegende dat er waarschijnlijk op meerdere plekken in Nederland met beperkte middelen winst te behalen valt;

verzoekt de regering, alle filegevoelige of gevaarlijke knooppunten in Nederland te onderzoeken op eenvoudige verbeterpunten en de Kamer hierover voor juli 2016 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 42 (34 300 A).

De heer **Madlener** (PVV):

De bereikbaarheid van Mainport Rotterdam staat onder druk. De Tweede Maasvlakte is geopend en het wordt drukker en drukker, maar de infrastructuur lijkt een beetje vergeten. Daarom heb ik de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de bereikbaarheid van Mainport Rotterdam onder grote druk staat;

constaterende dat de A4-zuid een belangrijke schakel vormt voor de toekomstige bereikbaarheid van Mainport Rotterdam;

overwegende dat er veel draagvlak is in de regio voor de A4-zuid;

verzoekt de regering, te starten met de voorbereiding voor de toekomstige aanleg van de A4-zuid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 43 (34 300 A).

De heer **Madlener** (PVV):

De A4-zuid zou ook een geweldige ontlasting bieden voor de A20, omdat je er dan aan de andere kant omheen kunt, wat het netwerk steviger maakt.

De A58 is inmiddels de duurste file geworden. Daarom dien ik hierover de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat file op de A58 de duurste file van Nederland is;

constaterende dat de file op de A58 van knooppunt Galder tot aan knooppunt Sint Annabosch zelfs files en gevaarlijke situaties veroorzaakt op de A16;

verzoekt de regering, de verbreding van de A58 tussen Galder en Sint Annabosch, welke nu gepland staat voor 2023, naar voren te halen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 44 (34 300 A).

De heer **Madlener** (PVV):

Mijn laatste motie betreft de A2. Ik heb over die weg al eerder moties ingediend. Ik ga opnieuw een poging doen om de A2 sneller te laten verbreden. De Minister heeft toegezegd een onderzoek te zullen doen naar de noodzaak van verbreding, waarbij zij heeft aangegeven dat dit onderzoek in 2017 gereed is. Dat duurt wat ons betreft echt te lang. Daarom heb ik de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de A2 tussen Weert en Eindhoven zeer filegevoelig is;

constaterende dat de A2 de aorta van de provincie Limburg is;

verzoekt de regering, het onderzoek naar de capaciteitsproblemen van de A2 tussen Weert en Eindhoven versneld uit te voeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 45 (34 300 A).

Heeft mevrouw De Boer nog een vraag aan de heer Madlener?

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Nee hoor.

De **voorzitter**:

Ik dacht dat dat het geval is. Het was gewoon een ondersteuning van de motie. Heel goed. Ik bedank de heer Madlener en geef het woord aan de heer Houwers.

De heer **Houwers** (Houwers):

Voorzitter. Ik bedank de Minister en de Staatssecretaris voor de heldere antwoorden. Soms hoor je dingen die je liever niet hoort. Dat is bijvoorbeeld het geval bij de dekking van een amendement. Als de Staatssecretaris een andere dekking heeft voor hetzelfde doel, ben ik natuurlijk graag bereid om daarnaar te kijken. Dat geldt ook voor de andere collega's. Mijn gedachte was echter: dit is geld dat vrij is. Als de Staatssecretaris daar wat mee gaat doen op grensoverschrijdend niveau, is dat ook prima. Als we maar aandacht hebben voor het regionale spoor. Daar was het mij om te doen.

De Staatssecretaris gebruikte in haar inleiding een aantal keren het woord «misverstand». Dat kan her en der aan de orde zijn, als de formuleringen niet helemaal secuur zijn, maar het zou ook kunnen zijn dat er soms gewoon een verschil van inzicht is, omdat je dingen anders weegt. Daar kunnen we met elkaar vast nog wel een keer naar kijken.

Ik heb een motie aangekondigd over de toegankelijkheid. Die zal ik aan het einde van mijn bijdrage voorlezen. Ik heb eerst nog twee opmerkingen. Ik noem allereerst het innovatieve idee voor het sneller verwijderen van obstakels om daarmee files sneller op te lossen. Dat kan wellicht via

helikopters gebeuren. Ik zal de Minister daarover nog informatie verschaffen. Ik heb eerder al gesproken over de mogelijkheden om gronden van ProRail tussen en naast de rails anders te benutten. Ik denk daarbij met name aan het plaatsen van zonnecollectoren. Ik weet dat er wissels en andere plekken zijn waarop dit niet mogelijk is, maar er liggen in het buitengebied ook kilometers rails waar gronden gewoon geen functie hebben. Er gaat af en toe een trein over en daar kan wellicht ook nog wel iets anders mee gebeuren. Als die gronden met zonnecollectoren bedekt zouden kunnen worden, als die tussen of naast de rails geplaatst zouden kunnen worden, dan is daar zeker iets voor te zeggen. We moeten daar met elkaar gewoon nog eens naar kijken. Ik wil ten slotte nog een motie indienen over toegankelijkheid.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het Programma Toegankelijk Spoor een goed doel dient om alle stations toegankelijk te maken voor mensen met een auditieve, visuele of motorische beperking;

van mening dat niet alleen treinstations maar ook tramstations, busstations en sneltramstations voor iedereen toegankelijk zouden moeten zijn;

verzoekt de regering, het Programma Toegankelijk Spoor te verbreden met tramstations, busstations en sneltramstations en te streven naar een zo toegankelijk mogelijk openbaar vervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Houwers. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 46 (34 300 A).

Ik bedank de leden hartelijk voor hun bijdrage in tweede termijn. De Minister en de Staatssecretaris hebben tien minuten nodig om de meer dan 25 moties van een oordeel te voorzien.

De vergadering wordt van 17.29 uur tot 17.40 uur geschorst.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. In deze tweede ronde ga ik even de partijvolgorde af; dat is het snelst en gemakkelijkst met alle moties die zijn ingediend.

Mevrouw Visser maakte een opmerking over de MIRT-systematiek, specifiek met betrekking tot een aantal projecten waarvan zij vindt dat nog duidelijker en inhoudelijker moet worden gemotiveerd waaraan de budgetten zijn besteed. Zij noemde ook het Meerjarenprogramma Ontsnippering. Daar hebben wij het uitgebreid over gehad. Zij noemde ook Beter Benutten. Wij hebben de eerste cijfers over Beter Benutten en voeren nu een verdiepingsslag uit. Ik ga ervan uit dat wij in het voorjaar van 2016, naast de maatregelen die wij nu hebben genoemd, specifiekere kunnen aangeven welke onderdelen in welke mate bijdragen aan de effecten. Dat bespreken wij nog met de elf regio's.

Mevrouw Visser heeft een motie ingediend, op stuk nr. 23, over de spitsstrook op de A7 tussen Avenhorn en Hoorn. Ik beschouw deze motie als ondersteuning van beleid. Ik heb al aangegeven dat ik bereid ben om

met de provincie in gesprek te gaan over de vraag welke mogelijkheden er zijn voor maatregelen op de korte termijn, zoals spitsstroken of weefvakken, voor een maximumbedrag van 12,5 miljoen inclusief beheer- en onderhoudskosten. Ik neem een aantal maatregelen en hanteer daarbij de criteria van Beter Benutten, onder andere cofinanciering. Ik weet dat de maatregel niet in 2017 kan zijn getroffen, wat Beter Benutten natuurlijk wel vergt. Maar op een aantal trajecten van Beter Benutten geldt dat wij afwijken van de termijnen, omdat de oplossingen niet binnen de gestelde termijn haalbaar zijn.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Wat is nu het advies over de motie? «Oordeel Kamer», of «overbodig»?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik was begonnen met te zeggen dat ik de motie beschouw als ondersteuning van beleid.

De **voorzitter**:

Zegt u het maar, want anders ontstaat er verwarring.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Het is voor mij ook verwarrend, want er worden hier altijd verschillende begrippen gehanteerd. Over deze motie zeg ik dan: oordeel Kamer. «Overbodig» of «oordeel Kamer»; het kan beide.

De **voorzitter**:

Het is in dit geval «oordeel Kamer» en als het oordeel Kamer is, is de motie dus niet overbodig.

De heer **Houwers** (Houwers):

Die conclusie trekken wij zelf. Het kan zijn dat wij dit anders zien.

De **voorzitter**:

Daarvoor wachten wij de stemmingen af. Daar neem ik tegen die tijd zelf ook aan deel.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Laat ik er maar consistent in blijven. Er zijn nog een paar moties die ik als ondersteuning van beleid beschouw.

De motie-Visser/Hoogland op stuk nr. 24 heeft betrekking tot de aanpak van het knooppunt Azelo/Buren. De regering wordt daarin verzocht om te bezien of er een aantal verkeersmanagementmaatregelen kan worden genomen. Ook dat heb ik zojuist in het debat toegezegd. Ik pak dat aan in het kader van Beter Benutten. Ik heb overeenstemming met de regio over de aanpassing van de belijning als oplossing. Dit wordt in de loop van 2016 gerealiseerd. Wij hebben ook ICT-maatregelen afgesproken, die later zullen worden uitgevoerd. Ik laat het oordeel over deze motie aan de Kamer over.

De motie-Visser/Hoogland op stuk nr. 25 gaat over de A4 tussen Burgerveen en Leiden. In de motie wordt de regering verzocht, te onderzoeken welke aanvullende maatregelen nodig zijn, en tegen welke kosten, om de doorstroming te bevorderen. Ook over deze motie laat ik het oordeel aan de Kamer, want ik beschouw de motie als ondersteuning van beleid. Ik heb eerder besloten om nader onderzoek te doen naar kleinschalige benuttingsmaatregelen op de A4 bij Leiden. Hierbij heb ik ook de gebruikers van de weg betrokken. Ik verwacht dat uit dit onderzoek blijkt dat dit soort maatregelen mogelijk zijn.

Mevrouw Visser van de VVD heeft gevraagd wat er mogelijk is inzake het knooppunt Hooipolder en of ik kan kijken naar fasering. Ik wil in ieder geval niet dat de planning van het project in gevaar komt. Ook wil ik

prioriteit geven aan de onderdelen met de grootste knelpunten, zoals de brug bij Gorkum. Ik kan bezien of binnen projecten gedeeltelijke aanpak zo snel mogelijk kan worden gerealiseerd. Dat zeg ik toe. Door de VVD bij monde van mevrouw De Boer is gevraagd ...

De voorzitter:

Ik hoor wat gemor, maar de reactie van de Minister betrof vragen van mevrouw Visser na het indienen van de motie. Maakt u zich vooral geen zorgen over de orde.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik kom op de motie op stuk nr. 27 ...

De voorzitter:

Ik hoor weer gemor en ik heb een advies aan mijn geachte en geliefde medeleden. Als u allemaal de moties voor u legt, dan ziet u dat het allemaal heel goed gaat. De motie op stuk nr. 26 is gericht aan het adres van de Staatssecretaris, die daarop in haar termijn zal ingaan. Daarmee zijn wij bij de motie op stuk nr. 27.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

En die noemde ik net. Mevrouw De Boer en mevrouw Jacobi van de PvdA vragen met deze motie om hulp van de regering om mee te denken over alternatieve en creatieve financieringsmogelijkheden voor een grotere sluis op Kornwerderzand. «Creatieve financieringsmogelijkheden» vind ik altijd een beetje spannend klinken, maar ik zal zeker meedenken over alternatieve mogelijkheden. Ik geef deze motie «oordeel Kamer». Ik herhaal dat het een regionaal project is en dat het dus aan de regio is om financieringsmogelijkheden te onderzoeken, maar ik ben bereid om mee te kijken wat mogelijk is op internationaal, Europees terrein. Ik ga het niet overnemen, maar ik zal wel ondersteuning en advies leveren.

De heer Hoogland heeft gevraagd naar fraudes in Arnhem en Nijmegen bij Beter Benutten. Ik erken onmiddellijk dat het breder is, zodat er geen smet op de regio van de heer Hoogland blijft plakken. Wat mij betreft bekijk ik het voor het hele land. Ik ga er achteraan.

Op stuk nr. 28 hebben de heer Hoogland, mevrouw Hachchi en mevrouw Van Tongeren een motie ingediend over de fietsbrug over de Lek in het tracébesluit A27. Het oordeel over die motie laat ik aan de Kamer. Investeren in fietsroutes is primair een verantwoordelijkheid van de regio. Ik doe het wel op een aantal plekken via Beter Benutten waar ik denk dat het een positieve bijdrage levert aan het totale verkeersbeeld. Ik kan deze fietsverbinding niet meer meenemen in het ontwerp-tracébesluit en moet dat dus doen in het definitieve tracébesluit, omdat er anders negatieve effecten op de planning zijn. Een fiftyfiftyverdeling lijkt mij prima.

De heer Madlener (PVV):

Waar komt die financiering dan precies vandaan? Komt het geld uit Beter Benutten of kan dit toch ten koste gaan van de aanleg van andere trajecten?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Zoals ik al eerder heb gezegd, vindt er vanuit het infrastructuurbudget ook financiering plaats van andere onderdelen, zoals fietspaden, recreatieve routes, natuur enz. Er wordt weleens laatdunkend gedaan over de aanleg van wegen, maar ik denk dat de aanleg van wegen af en toe mooiere dingen in Nederland tot stand heeft gebracht dan menigeen beseft. Dit soort elementen kan hierin worden meegenomen. Het kan ook op een andere plek komen, maar ik meen dat de Kamer het hier het liefste heeft.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik kan de Minister daarin steunen, maar ik wil graag weten waar het geld vandaan komt. Hoeveel kost het en waar komt het vandaan? Het mag niet ten koste gaan van infrastructuur.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Er is 5,5 miljoen toegezegd voor deze verbinding. Dat is de helft van het geraamde bedrag. Voor deze fietsverbinding zou het dus om 5,5 miljoen gaan. Wij bekijken of het deel kan uitmaken van het budget voor het tracébesluit. Mocht dat niet kunnen, dan kunnen wij altijd nog naar Beter Benutten kijken. Ik heb dat nu niet gedaan, omdat Beter Benuttenprogramma's tot 2017 lopen. Ik besef dat dit pas na 2017 gerealiseerd wordt. Ik laat het verder over aan het oordeel van de Kamer of men daar geld voor wil uitgeven of niet.

In de motie op stuk nr. 29 verzoeken de heer Hoogland en mevrouw Visser mij om een versnelling te realiseren met betrekking tot het project A20 tussen Hoek van Holland en Gouda. Ook deze motie laat ik over aan het oordeel van de Kamer. Ik heb met de regio afgesproken dat dit een van de prioritaire projecten is, maar wel dat het naar achteren geschoven wordt. Dat is bij de bezuinigingsronde gebeurd. Ik begrijp dat de Kamer die keuze wil herzien. Ik zal de actualisatie van de scope voor Rotterdam vooruit laten uitvoeren, ik zal een startbeslissing nemen voor de procedure in het project, ik zal het opnemen in het MIRT-projectoverzicht en dan de volgende keer, tijdens de procedure, bezien of het Infrafonds ruimte heeft om het te versnellen, zonder dat dit ten koste gaat van andere projecten. Dan kom ik op de motie op stuk nr. 30 van de heer Smaling over knooppunt Hooipolder. In de motie wordt gevraagd om, in overleg met de regio extra financiële middelen te reserveren, zodat een volwaardig knooppunt op termijn gerealiseerd kan worden. Ik ontraad deze motie, omdat de A59 geen knelpunt is, zelfs niet in het hoge groeiscenario, en omdat de kosten meer dan 200 miljoen zijn. Dat heb ik gewoon niet in mijn begroting tot en met 2028 staan. Ik kan daar dus niet eens prioriteit aan geven. Ik heb wel gezegd dat ik in gesprek ga met de regio om te bezien wat er mogelijk is en wat er wel kan. Puur en alleen het gesprek aangaan met de regio heeft echter alleen zin als ze ook de gehele kosten kunnen gaan dragen en dat lijkt me niet waarschijnlijk, want voor regio's is dit een nog groter bedrag.

Dan kom ik bij de motie-Smaling op stuk nr. 31, waarin hij mij vraagt om bij de A13/A16 extra financiële middelen beschikbaar te stellen voor een tunnel onder het maaiveld. Ik ontraad deze motie. Het ontwerp-tracébesluit (OTB) is genomen. Er is een akkoord met de regio over de inpassingsmaatregelen. Dit is een heel dure maatregel. Daar zijn geen middelen voor. De tunnel wordt al netjes ingepast in het Lage Bergse Bos.

De motie op stuk nr. 32 van de SP gaat over de geul Varik-Heesselt. Ik ontraad die motie. We hebben eerder al tegenover de Kamer de waterafvoer gemotiveerd. Die is mijns inziens ook realistisch. Alternatieven en draagvlak zijn belangrijk in de verkenning. De verkenning hebben wij afgesproken in bestuurlijk overleg met de regio. Er is dus draagvlak in de regio, misschien niet van iedereen, maar wel van degenen die ons uiteindelijk gevraagd hebben om die verkenning te starten, en dat is een breed vertegenwoordigd overleg.

De heer **Smaling** (SP):

Ik hou de motie even aan, want in het WGO Water komt het weer terug. Dan kan ik ook even ruggenspraak houden met deze of gene.

De **voorzitter**:

Op verzoek van de heer Smaling stel ik voor, zijn motie (34 300 A, nr. 32) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Dat is het goede recht van de heer Smaling, maar ik denk wel dat de Kamer dinsdag over het gehele MIRT stemt en het WGO Water is pas later.

De **voorzitter**:

We gaan even kijken wanneer de stemming precies is. Dat blijkt later pas te zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik kom bij D66. Omdat participatie pas een van mijn laatste onderwerpen was, vroeg mevrouw Hachchi zich af of die ook bij mij als laatste op de agenda staat. Dat is geenszins het geval. Soms wordt een vraag maar door één persoon gesteld en komt daarom in het rijtje «overige» terecht. Sterker nog, ik denk dat er in dit land geen ruimtelijk project te doen is zonder goede participatie. Waar het ooit in de Troonrede ging over de participatiesamenleving en iedereen aan zorg dacht, zeg ik altijd: de participatiesamenleving bestaat allang op het gebied van de ruimtelijke ordening, want je kunt geen weg, geen natuurgebied, geen windmolenpark of noem maar op aanleggen zonder dat je daarover intensief met omwonenden, belanghebbenden en betrokkenen hebt gesproken. Er is gevraagd wanneer ik de evaluatie van de Code Maatschappelijke Participatie kan doen. De code heeft een plek in de memorie van toelichting van de Omgevingswet. In de toekomst is die dus breder van toepassing. Het lijkt het meest logisch om twee jaar na de inwerking-treding van de Omgevingswet te evalueren, dus in 2020. Als u zegt dat het eerder moet omdat dat heel ver weg is, dan zou dat natuurlijk kunnen in relatie tot het notaoverleg in 2017. Dan is er echter nog maar weinig ervaring mee opgedaan. De vraag is wat er dan van te leren is. De spontane reactie is natuurlijk dat de evaluatie eerder moet komen, maar er moet wel iets zijn om te evalueren.

Mevrouw **Hachchi** (D66):

Het is goed om te horen dat de Minister participatie ook belangrijk vindt. Ik stel wel voor om bij het volgende MIRT een vorm van evaluatie te doen. Ik snap de opmerking van de Minister dat het breder is en dat ook bij de Omgevingswet na twee jaar, in 2020, een evaluatie kan worden gedaan. Toch vraag ik de Minister of zij voor volgend jaar ten aanzien van de infrastructurele projecten een evaluatie naar de Kamer kan sturen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Dat is dan echt al volgend jaar. Ik pleit dan in ieder geval voor 2017. Er moet toch een periode van twee jaar zijn waarin iets wordt gedaan om te kunnen evalueren.

Mevrouw **Hachchi** (D66):

Dat betekent dat we het niet volgend jaar maar in het MIRT van het jaar daarop meenemen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ja.

Mevrouw **Hachchi** (D66):

En wat is de reden daarvoor? Dat is mij niet duidelijk.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Als je iets wilt evalueren, moet je het eerst toepassen. We hebben die code net met elkaar vastgesteld. Als je wilt kijken of die wordt nageleefd en toegepast in projecten – zoals bekend zijn die projecten langdurig van

aard – dan moet je wel materiaal daarover hebben kunnen verzamelen. Ik vind 2016 echt te vroeg.

Mevrouw **Hachchi** (D66):
Dan doen we het in 2017.

De **voorzitter**:
Aldus besloten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik kom bij de motie op stuk nr. 33, van mevrouw Hachchi en mevrouw Van Tongeren waarin de regering wordt verzocht, de Kamer voorafgaand aan een voorgenomen snelheidsverhoging te informeren over de gevolgen voor de veiligheid en het milieu en over transparant overleggen met omwonenden. Ik ontraad die motie. Ik heb aangegeven op welke plaatsen ik van plan ben om 130 km/u in te voeren. Daarbij houd ik altijd rekening met de milieueisen. Ik neem de besluiten in een transparante en open procedure. Het is aan de Kamer om mij achteraf daarop te controleren. Ik wil niet onder curatele staan om vooraf al die projecten voor te leggen. Het is gewoon staand beleid. Het is ook in meerderheid aangenomen door de Kamer. Ik ontraad daarom het aannemen van de motie. De Kamer kan achteraf alles bekijken en zeggen of ik het goed heb gedaan of niet. De motie op stuk nr. 36 van mevrouw Van Tongeren en mevrouw Dik-Faber gaat over de busverbinding van R-net. De Staatssecretaris en ik twijfelden nog even aan waar die moest liggen. Het gaat echter om een stuk wegverbreding. Wat mij betreft, is dit een bespreekpunt met de betrokken overheden en vervoerders waar ik graag nog op terugkom. Voor alle duidelijkheid: het zal niet gaan om het verbreden van het dok voor deze bus. Er wordt volgens mij gevraagd naar de vluchtstrook. Ik verzoek de indieners eigenlijk om de motie aan te houden omdat we eerst even in overleg moeten gaan met de regio. Als de indieners de motie toch nu in stemming willen brengen, dan ontraad ik het aannemen ervan. Ik zeg dat niet omdat we het niet gaan doen, maar omdat we er nog geen zicht op hebben.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Dan rest mij geen andere optie dan de motie aanhouden. Kan de Minister een indicatie geven van wanneer dit helder wordt? Het betekent voor die succesvolle busverbinding, en alle reizigers die erin zitten, heel veel.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik weet het niet. Geef me een maand. Als het niet lukt, dan laat ik het u weten.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Dank u wel, Minister.

De **voorzitter**:

Op verzoek van mevrouw Van Tongeren stel ik voor, haar motie (34 300 A, nr. 36) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

De motie op stuk nr. 38 van mevrouw Van Tongeren gaat over een fietsverbinding ter hoogte van Amelisweerd. Ik ontraad het aannemen van deze motie. De regio heeft 15 miljoen te besteden voor inpassingsmaatregelen. Er kan gekozen worden voor een fietsverbinding zolang die past binnen de kaders van het project en het ontwerptractébesluit. Ik vind echter dat de regio dat zelf moet doen. Ik ga niet hun inpassingsbudget

alvast vormgeven door te onderzoeken of een fietsverbinding kan worden ingepast en de Kamer daarover te informeren. Ik ontraad dus het aannemen van deze motie. Als de regio daar zelf mee komt, dan kunnen we dat altijd nog onderzoeken.

Het CDA heeft gevraagd naar de Botlekbrug. Is het mogelijk dat vrachtauto's toch gebruikmaken van de tunnel, als er een storing is? Ik weet niet precies hoe ver omrijden het is, maar ik denk rond de 20 kilometer. Ik werk graag mee aan een oplossing, maar ik zie die nu niet omdat tunnels strikt gecategoriseerd zijn voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In landtunnels is het mogelijk, maar in andere tunnels niet. Ik kan de heer Van Helvert op dit punt niet verblijden.

In de motie-Van Helvert op stuk nr. 39 over het budget voor Zuid-Nederland wordt de regering verzocht om de circa 90 miljoen euro in te zetten voor projecten uit het plan Bereikbaarheid Zuid-Nederland die thans nog niet gehonoreerd worden. Ik heb al gezegd dat ik samen met de regio en de partners heb gesproken. Ik heb in hun richting aangegeven dat ik voor deze regio meer doe dan voor veel andere regio's, omdat men zo'n integraal plan heeft gemaakt. Ik vind het echter ook heel belangrijk om eerst het maatregelenpakket goed uit te voeren. Het grootste deel is te onderbouwen en een deel is extra. Ik vind het geen goed idee om de rest van het budget te reserveren voor het geval er ooit nog iets uitkomt. De resterende knelpunten worden gewoon weer afgewogen in het totaal van alle vragen in het land. Ik ontraad de motie.

In de motie-Van Helvert op stuk nr. 40 wordt gevraagd om de effecten voor de Nederlandse economie mee te laten wegen. Ik had «ondersteuning beleid» staan, maar ik zeg maar meteen «oordeel Kamer»; ik moet consistent blijven. Ik heb in de MIRT-brief al aangekondigd dat er een nieuwe indicator in ontwikkeling is waarbij de economische waarde wordt meegewogen. Deze indicator is gebaseerd op economische verliesfactoren. Ik maak ook de nieuwe NMCA op basis van deze nieuwe indicatoren.

In de motie-Madlener op stuk nr. 42 wordt de heer Sijsling genoemd. De heer Madlener heeft hem al een aantal keren opgevoerd in diverse debatten. Ik heb ook al diverse keren gezegd dat ik dit soort initiatieven welkom heet. De heer Madlener verzoekt mij nu om alle filegevoelige of gevaarlijke knooppunten in Nederland te onderzoeken op eenvoudige verbeterpunten en de Kamer hierover te informeren. Ik ontraad deze motie. Ik kijk al naar de fileknelpunten. Dat is de kern van het MIRT en de daarin opgenomen wegen. Ik onderzoek in ieder MIRT-onderzoek ook kansen voor kleine maatregelen die snel kunnen worden gerealiseerd, dus het zit er gewoon al in. Ik wil nu niet alle snelwegen opnieuw onderzoeken, dus ik ontraad deze motie. Het zou betekenen dat ik al het werk opnieuw kan doen, waar ik niet zo veel voor voel. Ik sta open voor dingen die wij zelf niet hebben gezien, maar ik ga het huiswerk niet opnieuw doen.

Ik ontraad de motie-Madlener op stuk nr. 43 over de A4-zuid. Over de A4 Hoogvliet-Klaaswaal heeft besluitvorming plaatsgevonden in het kader van de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit in 2011. Geconcludeerd is dat een nieuwe verbinding op langere termijn misschien een nuttige toevoeging aan het netwerk betekent, maar dat het oplossen van de geconstateerde capaciteitsknelpunten een hogere prioriteit dient te hebben. De aanpak van deze nieuwe doornijding is daarom niet geprogrammeerd. Ik zal dat dan ook voorlopig niet doen.

De motie-Madlener op stuk nr. 44 gaat over de A58 Galder-Sint Annabosch. Hier heb ik ook staan «ondersteuning beleid», dus ik laat het oordeel aan de Kamer. Ik start de verbreding van de A58 namelijk al in 2020. Dat is onderdeel geweest van het afsprakenpakket; de heer Madlener had dat misschien nog niet gezien. De verbreding is al naar voren gehaald en zit in het pakket Bereikbaarheid Zuid-Nederland.

De motie-Madlener op stuk nr. 45 gaat over de A2 tussen Weert en Eindhoven. In de motie wordt de regering verzocht om het onderzoek versneld uit te voeren. Ik heb al gezegd dat ik dat onderzoek ga doen. Ik ben daarmee klaar voor het MIRT-overleg in juni 2017. Sneller gaat mij echt niet lukken als ik dat zorgvuldig wil gaan doen. Ik ontraad deze motie. Ik wil het vervolg van het MIRT-onderzoek A2-kennisas afwachten. Zo heb ik het ook met de regio afgesproken.

De heer **Madlener** (PVV):

Voor de helderheid de volgende vraag. Ik hoorde de Minister spreken over juni 2017. Dat is nog dik anderhalf jaar. Is het echt niet mogelijk een onderzoek in een halfjaar te doen in plaats van anderhalf jaar?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Nee, dat is allemaal onderhevig aan spelregels. Dat gaat gewoon niet zo snel. Dat geldt ook voor de MIRT-onderzoeken en de MIRT-verkenningen. Het neemt gewoon flink wat tijd in beslag. Aan het eind moet je gegevens zorgvuldig kunnen onderbouwen. Als je een besluit wilt nemen waarbij je straks geld aan zo'n regio wilt geven, moet dat stevig en solide zijn en houdbaar zijn bij allerlei organisaties die er misschien bezwaar tegen maken. Ik moet dat gewoon gedegen doen.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Voorzitter. In de motie-De Boer c.s. op stuk nr. 26 wordt de regering verzocht om een structurele vergroting van de capaciteit van station Schiphol, om iets te doen voor de meest kansrijke grensoverschrijdende verbindingen en om op te zoek te gaan naar financiële ruimte. We hebben het debat gevoerd. Ik heb vastgesteld dat het noodzakelijk is om deze exercitie te doen. Ik zou het oordeel over deze motie aan de Kamer willen laten, met daarbij één klein haakje, namelijk dat het een inspanningsverplichting is en niet op voorhand een uitkomstverplichting. De indieners begrijpen dat ongetwijfeld. Met die bijlage erbij moeten we hiermee aan de slag gaan.

De heer Smaling stelde een vraag over dubbelspoor tussen Didam en Winterswijk. Er is een verdubbeling afgesproken tussen Zevenaar en Didam van ik meen 4,5 kilometer, maar er is op dit moment nog geen zicht op meer. Dat is denk ik het eerlijke antwoord op deze vraag.

De motie-Hachchi/Smaling op stuk nr. 34 gaat over de intercitystatus van Dordrecht. Allereerst vraag ik de indieners om de motie aan te passen, aangezien de intercitystatus van Dordrecht niet ter discussie staat. De discussie gaat over de verbinding Dordrecht-Breda. De Kamer heeft al gehoord dat ik welwillend met de regio om tafel ben om te bezien wat mogelijk is, maar hierbij geldt dat het een gesprek is dat van beide kanten moet worden gevoerd. Wat de indieners nu doen, is tegen mij zeggen dat dit sowieso de uitkomst moet zijn. Ik reken er maar even op dat zij het anders bedoelen dan zij het opschrijven. Ik kan dat niet zomaar waarmaken. Ook om die reden moet ik deze motie ontraden. Als zij de motie anders gaan formuleren, en daar ga ik van uit, dan blijft het oordeel «ontraden». Dat is niet omdat ik niet het gesprek wil aangaan. Ik heb vorige week mijn mensen al gevraagd om dat te gaan doen en om iets te bieden. Wel ontraad ik de motie omdat ik het niet fair vind om op voorhand al de uitkomst te voorspellen, mede omdat daarmee eenzijdig de rekening bij het Rijk wordt neergelegd. Dat kan niet de bedoeling zijn. Misschien kunnen de indieners de motie aanhouden. Dan zijn zij van het wijzigen van de tekst af; dat is ook een oplossing. Als zij dat niet willen, zal de motie in elke vorm worden ontraden. Zij weten dan hoe laat het is.

Mevrouw **Hachchi** (D66):

Het lijkt mij uitstekend om de tekst van de motie te wijzigen. Ik breng haar gewoon in stemming.

Staatssecretaris Dijkma:

Dan geldt nog steeds het oordeel «ontraden». Tegelijk zal ik het gesprek wel vervolgen. Dat was ik al gestart.

Met hun motie op stuk nr. 35 brengen mevrouw Hachchi en mevrouw Van Veldhoven mij echt een beetje in verlegenheid. Ik weet zeker dat mevrouw Hachchi van Democraten 66 is, en niet van Bureaucraten 66. Het probleem is dat, als ik ga doen wat zij mij vraagt, ik op dat punt wel grote twijfels heb. Het helemaal terugzoeken van een aantal zaken tot 2005 ga ik niet doen. We moeten op dit moment echt alle zeilen bijzetten om een aantal van de dingen die hier worden gevraagd, te doen. Over het ProRail-dossier komen we nog uitgebreid te spreken. De Kamer krijgt voor volgende week ook nog 67 antwoorden op prangende vragen. Aan het eind van de week zullen die wel naar de Kamer toekomen. Er zijn nog allerlei andere kwesties. Zo hebben we net de motie van mevrouw De Boer gehad waar de naam van mevrouw Hachchi ook onder staat. Deze exercities kosten allemaal tijd en zijn intensief. Ik wil het dus op die manier doen. Ik moet eerlijk zeggen dat ik het niet zie zitten om dit hele verhaal op die wijze uit te voeren. Om die reden ontraad ik de motie. Enkele zaken die mevrouw Hachchi vraagt, gaan we natuurlijk wel doen, maar niet op deze wijze.

De voorzitter:

Mevrouw Hachchi van de Democraten 66.

Mevrouw Hachchi (D66):

Het is goed dat u dat nog eens onderstreept, voorzitter, voor zover dat nodig is voor deze Staatssecretaris. Het gaat om de informatie die de Kamer krijgt om bij de herijking een zinvolle discussie met de Staatssecretaris te kunnen voeren. Dat is de reden waarom ik deze motie heb ingediend. Ik begrijp uit de bewoordingen van de Staatssecretaris dat ze hiermee aan de slag gaat, maar dat ze zich niet in een keurslijf wil laten dwingen, zoals nu in de motie is verwoord. Heb ik dat goed begrepen? Het antwoord van de Staatssecretaris is namelijk een beetje tweeledig.

Staatssecretaris Dijkma:

Ja, dat is het ook wel. Als wij op zoek gaan naar extra budget, zal ik zeker laten zien waar dat vandaan komt, waar we dat eventueel aan besteden en waarom. Die exercitie moet de Kamer met mij kunnen maken, veronderstellend dat we dat geld ook vinden. Maar helemaal terugkijken tot 2005 ga ik echt niet doen. Over ProRail, wat een apart dossier is, gaat de Kamer apart met mij nog een behoorlijk stevige discussie krijgen. Niet omdat we het oneens zijn, maar omdat daarover echt wel het een en ander te bespreken valt. We moeten dan ook laten zien op welke wijze we omgaan met dreigende tekorten. Waar halen we wat vandaan? Wat zijn de maatregelen? Dus ja, die exercitie volgt ook. Maar veel van die regiovoorstellen waren ook niet voorzien van een dekking. Je kunt ze wel allemaal langsgaan, maar dat is een klus waarvan ik niet zeker weet hoe zinvol die is. Ik weet ook niet of dat nodig is om te doen wat mevrouw Hachchi vraagt. Om die reden blijf ik bij mijn oordeel.

Dan kom ik bij wat vrolijker nieuws voor mevrouw Van Tongeren. Het versnellen van de aanpak van de spoorknelpunten van de Zaanlijn, zoals verwoord in de motie op stuk nr. 37, laat ik aan het oordeel van de Kamer. Dit is ondersteuning van beleid.

Ik kom bij de motie op stuk nr. 41 van de heer Van Helvert. Ik snap wat hij vraagt, maar zoals hij het hier opschrijft, kan het zeker niet. Waarom niet? Een MIRT-verkenning starten veronderstelt, volgens de spelregels van het MIRT, dat er geld is. Dat is nu precies het probleem. We zitten nu wel met elkaar mega op de sluiproute, op weg naar een oplossing. Volgens mij wil de heer Van Helvert dat ook het liefste met zijn motie bewerkstelligen. Maar een directe MIRT-verkenning starten kan pas op het moment dat ik

ook zicht heb op een financiële oplossing. Misschien wil de heer Van Helvert de motie aanhouden tot het moment in april waarop we daarover weer met elkaar komen te spreken. Dat zou mijn voorstel althans zijn. In de vorm waarin de motie nu is geschreven, moet ik die gewoon ontraden. Ik snap echter wel de bedoeling en de urgentie ervan.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ik neem wat de Staatssecretaris heeft gezegd in overweging.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan wachten we uw reactie af.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dat is mooi.

Ik kom bij de motie op stuk nr. 46. Dat is de doos van Pandora.

De **voorzitter**:

Ik ontbreek de Staatssecretaris, want mevrouw Van Tongeren heeft toch nog een vraag over de vorige motie.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Nou nee, het gaat over de motie op stuk nr. 37.

De **voorzitter**:

Het oordeel over die motie is aan de Kamer, mevrouw Van Tongeren.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ja, ik zei nog dat er goed nieuws kwam voor mevrouw Van Tongeren.

De **voorzitter**:

Toen was mevrouw Van Tongeren bilateraal in gesprek.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik heb dat gemist; het spijt me.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Die motie kan in principe, als de meerderheid van de Kamer dat een goed idee vindt, worden aangenomen; een en ander is ondersteuning van beleid.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Sorry dat ik even niet oplette.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dat geeft niet. Ik kom nu dan toch bij de doos van Pandora van de heer Houwers. Deze motie moet ik echt ontraden. Ik zal ook uitleggen waarom. De scope van het programma wordt hiermee natuurlijk gigantisch uitgebreid. Voor een belangrijk deel is het een regionale verantwoordelijkheid. Ik snap wel waarom de heer Houwers het vraagt, maar als je dit gaat doen, kom je in enorme financiële problemen. Ik ga... Nee, ik ga het woord niet meer gebruiken, maar dan ontstaat er natuurlijk wel een budgettair probleem. Laat ik het maar zo zeggen. Er gebeurt ondertussen wel heel veel op dit terrein. Ik snap dus de beweegredenen van de heer Houwers om de motie zo in te dienen, maar ik moet haar echt ontraden want dit gaat heel veel financiële problemen opleveren. Zij is gewoon niet gedekt.

Ik eindig met de beantwoording van één vraag van de heer Houwers die nog resteerde. Die vraag gaat over de zonnepanelen op gronden van ProRail. Die vraag is bij de begrotingsbehandeling door de Minister beantwoord, heb ik begrepen. Ik was eigenlijk niet van plan om een ook

maar een spat ander antwoord te geven dan de Minister eerder gaf. Ja, wij spreken uiteraard altijd met één mond. Het is een mooi idee, maar er zitten ook een hoop nadelen aan vast, onder andere wanneer je onderhoud aan het spoor wilt doen. We kunnen het wel bij ProRail neerleggen. Zowel NS als ProRail werkt zelf al aan verduurzaming. Het zou kunnen dat dit daarin op een of andere manier nog een plek kan krijgen, maar het heeft wel complicaties. Dat was al het antwoord en dat blijft het ook.

Dit was mijn termijn, voorzitter.

De voorzitter:

Ik dank de Staatssecretaris hartelijk. Ik ga naar de lijst van toezeggingen.

- Voor het AO MIRT in juni 2017 wordt het onderzoek afgerond naar de capaciteitsverruiming A2 Eindhoven-Weert. De Kamer wordt over de uitkomst geïnformeerd.
- In het kader van de evaluatie in het voorjaar 2016 van het programma Beter Benutten zal de Minister de Kamer informeren over de wijze waarop fraude bij spitsrijden wordt tegengegaan.
- In april 2016 zal de Staatssecretaris de Kamer informeren over de stand van zaken rond de besluitvorming over de spoorverbinding Heerlen-Aken.
- De Minister zal de Kamer informeren over de fasering van de aanpak van knooppunt Hooipolder.
- De Minister zal de Kamer voor het notaoverleg MIRT van 2017 de evaluatie toesturen van de toepassing van de code participatie.
- De Minister zal de Kamer binnen een maand informeren over eventueel behoud van de busverbinding over de Schinkelbrug bij de verbreding van de A10.

Ik denk dat ik ze zo allemaal heb, maar ik zie toch dat de heer Madlener iets mist of nog iets wil toevoegen.

De heer Madlener (PVV):

Ja, dat ging over de A4 Midden-Delfland en de lekkage van de tunnelbak. De Minister had toegezegd dat zij de Kamer zou laten weten hoe het zit met de aansprakelijkheid. Ook zou zij laten weten wat plan B is, mocht het hoogheemraadschap de vergunning weigeren voor het permanent onttrekken van water. Of misschien wordt het tijdelijk goedgevonden, maar wat doen we dan op termijn? Daarover zou de Minister nog een notitie naar de Kamer sturen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik zou die vraag in tweede termijn beantwoorden, maar dat heb ik inderdaad niet gedaan. Ik heb ook geen navraag meer gedaan over de verantwoordelijkheid. Ik zit even te bedenken of er nog Kamervragen liggen op dat vlak. Dat is het geval. Dan voeg ik het antwoord daaraan toe, in het briefje dat erbovenop zit.

De voorzitter:

Het wordt toegevoegd aan de Kamervragen die nog beantwoord moeten worden.

De stemmingen over de MIRT-moties zijn volgende week dinsdag, 1 december.

Ik dank de Minister, de Staatssecretaris, de ambtelijke staf, de mensen op de publieke tribune en de mensen die het debat via internet of op andere wijze volgden. Ik dank ook de griffiers, de bode en natuurlijk de woordvoerders.

Sluiting 18.19 uur.

Volledige agenda

1. Aanbieding MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) Overzicht 2016
Kamerstuk 34 300 A, nr. 4 – Brief regering d.d. 15-09-2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
2. Lijst van vragen en antwoorden over het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport) Overzicht 2016 (Kamerstuk 34 300 A, nr. 4)
Kamerstuk 34 300 A, nr. 19 – Brief regering d.d. 16-11-2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
3. Uitkomsten van de Bestuurlijke Overleggen MIRT en een aantal relevante ontwikkelingen
Kamerstuk 34 300 A, nr. 17 – Brief regering d.d. 13-11-2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
4. Startbeslissing Verdubbeling N33 Zuidbroek-Appingedam
Kamerstuk 34 000 A, nr. 78 – Brief regering d.d. 26-08-2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
5. Startbeslissing capaciteitsverruiming A15 Papendrecht – Sliedrecht
Kamerstuk 29 385, nr. 86 – Brief regering d.d. 12-10-2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
6. Structuurvisie Calandbrug: voorkeursoplossing Theemswegtracé
Kamerstuk 34 151, nr. 2 – PKB/Structuurvisie d.d. 29-09-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
7. Reactie verzoek van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu inzake het artikel in NRC Handelsblad van 16 juni 2015 «meer risico's voor staat bij megaproject Zuidas»
Kamerstuk 32 668, nr. 11 – Brief regering d.d. 29-06-2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
8. Aanbieding Jaarverslag 2014 Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)
Kamerstuk 29 652, nr. 5 – Brief regering d.d. 01-07-2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
9. Uitkomsten Landelijke OV en Spoortafel 2 oktober 2015
Kamerstuk 29 984, nr. 623 – Brief regering d.d. 08-10-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
10. Aanbieding rapport «Bereikbaarheid Zuid-Nederland»
Kamerstuk 34 300 A, nr. 16 – Brief regering d.d. 05-11-2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
11. Reactie op de kritiek vanuit de regio's over de beperkte budgetten voor regionale spoorlijnen
Kamerstuk 29 984, nr. 633 – Brief regering d.d. 26-10-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

*12. Aanbieding 2e Publieksrapportage Rijkswegennet 2015
Kamerstuk 34 300 A, nr. 7 – Brief regering d.d. 23-10-2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*

*13. Aanbieding KIM-publicatie «Mobiliteitsbeeld 2015»
Kamerstuk 31 305, nr. 213 – Brief regering d.d. 23-10-2015
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*

*14. Informatie over een dreigende vertraging van het spoorproject
Schiphol en het volgen door ProRail van de aanbestedingswetgeving
Kamerstuk 29 984, nr. 632 – Brief regering d.d. 26-10-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*