

Vergaderjaar 2012–2013

33 400 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2013

Nr. 44

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 21 januari 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 11 december 2012 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over MIRT.

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

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Paulus Jansen

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

Voorzitter: Jansen
Griffier: Israel

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Bashir, Dik-Faber, Elias, Jansen, Klein, Kuiken, Ouwehand, en Van Veldhoven,

en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministerie.

Aanvang 17.00 uur

De **voorzitter**: Ik open dit algemeen overleg. Ik heet de minister, de staatssecretaris, hun medewerkers en de belangstellenden op de tribune welkom. Ik stel voor om uit te gaan van een spreektijd van acht minuten en twee interrupties.

De heer **Klein** (50PLUS): Voorzitter. Ik spreek over twee onderwerpen. De uitwerking van het MIRT krijgen komt nog in het notaoverleg aan de orde, dus daarop hoeven wij nu niet te veel in te gaan. Het eerste onderwerp is de brief van 14 november jl. over het wegaanpassingsbesluit voor de afslag Hoevelaken op de A1 in het kader van het aanpassingsbesluit voor de A28. Het gaat met name om de afsluiting van de afslag Hoevelaken vanuit de richtingen Zwolle en Amsterdam. Dit is toch wel een heel merkwaardige zaak. Ten opzichte van de oude cijfers zou de verkeersintensiteit met 57% toenemen waardoor het ineens noodzaak is om de afslag Hoevelaken vanaf de A1 te sluiten. Waarop baseert de minister op dat de verbindingsboog van de A28 naar de A1 van één baan een dubbele baan wordt en dat de afslag vanuit Amsterdam moet komen te vervallen? Zijn er geen betere alternatieven om ervoor te zorgen dat de verkeersveiligheid niet in gevaar wordt gebracht? De verkeersveiligheid wordt als argument gebruikt omdat er een weefsituatie ontstaat, terwijl je feitelijk overweegt om de scenario's die ook veilig zijn, af te wijzen. De minister geeft aan dat de afslag nu wordt afgesloten en afgesloten blijft tijdens de reconstructie van het verkeersknooppunt Hoevelaken, die zeven jaar duurt. Is het niet veel logischer om de afslag open te houden en te bekijken of je tijdelijk iets moet veranderen als de reconstructie begint? Het belangrijkste punt is dat het onderliggend wegennet niet extra belast gaat worden door verkeer dat via Vathorst, De Wieken, Amersfoort of Nijkerk rijdt. De 50PLUS-fractie vindt kortom de brief van 14 november 2012 merkwaardig. Deze is in strijd met eerdere gebeurtenissen en met wat in de nota van antwoord staat over de vervolgcacties. Wij verzoeken de minister dringend om te onderzoeken of het niet beter is om de afslag Hoevelaken vanaf de A1 voor de richtingen Amsterdam en Zwolle open te houden.

Mijn tweede opmerking gaat over de Blankenburgtunnel. Die zal vandaag ongetwijfeld aan de orde komen. Wij hebben er deze middag een petitie over gekregen. In het regeerakkoord staat nadrukkelijk dat een infrastructureel project moet worden uitgevoerd als er een gunstige verhouding is tussen maatschappelijke baten en kosten. In deze casus kun je je afvragen of aantasting van natuur, recreatie en leefbaarheid versus 1 miljard euro voor de uitgaven voor de aanleg van de Blankenburgtunnel een gunstige verhouding is. Wellicht is het mogelijk om natuur, recreatie en leefbaarheid te sparen door de tunnel wel aan te leggen. Zoals het zich echter nu laat aanzien, zeker gelet op de reacties vanuit Midden-Delfland en Natuurmonumenten, hoeft de aanleg niet plaats te vinden omdat er geen gunstige maatschappelijke baten- en kostenverhouding is.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Wij zijn bijna halverwege december en dan houdt de Tweede Kamer traditioneel het debat over het Meerjarenpro-

gramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Ik ben blij dat wij hier zitten, want dat leek even niet te gebeuren. Door de extra bezuinigingen op infrastructuur was het onduidelijk welke projecten geschrapt zouden worden. Het voorstel was dan ook om dit debat niet te houden, maar de Kamer kan natuurlijk zelf richtingen aangeven in dit debat. Zij kan zeggen welke projecten wel of niet geschrapt moeten worden. Daarom lijkt het mij goed dat wij hier zitten.

Er gaat veel bezuinigd worden. Dat er bezuinigd moet worden begrijpt iedereen en dat daarbij de infrastructuur niet wordt ontzien is heel logisch. Ook de SP bezuinigde in haar verkiezingsprogramma flink, zeg maar gerust fors, op infrastructuur. Wij deden dat echter niet voor het spoor en de binnenvaart. Daarin investeerden wij juist. Wij zijn verbolgen over de bezuinigingen die het kabinet voorstelt en over het feit dat de minister op voorhand zegt dat zij alle projecten tegen het licht gaat houden, behalve de Blankenburgtunnel en het verbeteren van de A27 bij Utrecht. De minister verschuilt zich achter het regeerakkoord. Toen echter het regeerakkoord werd getekend, was de extra bezuiniging van 250 miljoen euro helemaal niet bekend. Is bij de onderhandelingen over de bezuiniging van 250 miljoen euro op infrastructuur expliciet afgesproken de Blankenburgtunnel en de verbreding van de A27 bij Utrecht te ontzien? Dat lijkt mij niet logisch. De extra bezuiniging was een aanpassing van het regeerakkoord en het lijkt mij eerlijk en logisch dat alle projecten tegen het licht worden gehouden om te bekijken welke geschrapt kunnen worden, dus ook de Blankenburgtunnel en het verbreden van de A27 bij Utrecht. Graag een reactie van de minister.

Volgens de SP-fractie kun je de bezuinigingen makkelijk opvangen door een paar grote projecten te schrappen. Bij schrappen denken wij aan de Blankenburgtunnel, het verbreden van de A27, maar ook aan het doortrekken van de A15. Naast het argument dat de bezuiniging hiermee gemakkelijk ingevuld is, is er inhoudelijk ook veel te zeggen voor het schrappen van bijvoorbeeld de Blankenburgtunnel. De vraag is namelijk of dit project wel zo rendabel is. Het College van Rijksadviseurs maar ook de ANWB zeggen dat het alternatief, de Oranjetunnel, een veel robuustere oplossing voor de verkeersproblemen is. 1 miljard euro uitgeven aan een tunnel in tijden van extra bezuinigingen, waarvan nut en noodzaak niet is aangetoond, lijkt ons een besluit waarmee de minister zich belachelijk maakt. Kan de minister ingaan op de groeicijfers die worden gehanteerd? Zijn deze cijfers nog opportuun nu wij een trend zien van afnemend verkeer en minder autobezit bij jongeren? Kan de minister ingaan op de Mobiliteitsbalans 2012 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) waaruit blijkt dat de verkeersgroei sinds 2005 stagneert? Ik merk op dat in het regeerakkoord een feitelijke onjuistheid staat. Er staat dat ook in de afgelopen jaren de mobiliteit is gegroeid ondanks de economische crisis. Dit klopt gewoon niet. In de Mobiliteitsbalans 2012 staat heel duidelijk dat de verkeersgroei al sinds 2005 stagneert. Is de minister bereid om deze feitelijke onjuistheid in het regeerakkoord te corrigeren?

Ik hoop oprecht dat de minister vandaag het lef heeft om de Blankenburgtunnel ter discussie te stellen. Zij zou zich daarmee mateloos populair maken bij de vele mensen die terecht zeggen dat zij geen dure tunnel willen die de leefomgeving aantast en waarvan het nut onduidelijk is. Ik ben ook erg benieuwd of de PvdA-fractie de Blankenburgtunnel voor zoete koek gaat slikken. Het is toch ondenkbaar dat mevrouw Kuiken, die een paar maanden geleden nog vond dat investeren in de Blankenburgtunnel weggegooid geld was en vervolgens haar hand in klei drukte om zich daarmee «kleihard» uit te spreken tegen de Blankenburgtunnel, nu ermee akkoord gaat dat de Blankenburgtunnel niet eens ter discussie mag worden gesteld. Mocht mevrouw Kuiken het zich niet meer herinneren, dan heb ik deze foto voor haar meegenomen. Ik heb er niet op bespaard en hem extra groot laten afdrucken.

De **voorzitter**: Ik geef toe dat het een mooie foto is, maar dit schijnt volgens het Reglement van Orde niet te mogen. Wilt u uw betoog vervolgen?

De heer **Bashir** (SP): Ik wilde de foto eigenlijk overhandigen aan mevrouw Kuiken, maar dat doe ik niet zolang de Blankenburgtunnel niet geschript is. Tot dat moment neem ik deze foto overal mee naartoe, ook naar de volgende debatten. Ik zal hem niet laten zien, maar netjes neerzetten. Mocht mevrouw Kuiken zich toch aan haar woord houden, dan mag zij deze foto hebben en hem een mooie plek geven op haar kamer. De SP-fractie heeft nooit staan juichen over het doortrekken van de A15, vooral omdat er voor een brug over het Pannerdensch Kanaal is gekozen. Dit project bezorgt omwonenden slapeloze nachten. Ik begrijp dat er geen Kamermeerderheid tegen het doortrekken van de A15 is, maar ik vraag de minister toch te kiezen voor een open aanbesteding zodat een tunnel ook een kans krijgt. Nu lijkt het net of de minister alles op alles zet om de brug te krijgen, ook als een tunnel kostentechnisch mogelijk zou zijn. Een tunnel is waarschijnlijk goedkoper; er hoeven minder kabels verlegd te worden en er hoeft geen hoog viaduct over de Betuweroute te komen. Daarbij zullen er op termijn lagere kosten zijn voor het onderhoud. Wat is er op tegen om voor een open aanbesteding te kiezen? Graag een reactie. Voor de A9 zijn ook plannen voor een tunnel. De SP-fractie vindt dat in dit geval een goed plan waarmee overlast en fijnstof voor de omwonenden worden beperkt. Wordt er ook een filtersysteem in de plannen meegenomen? Anders komt alle troep bij de tunnelmonden naar buiten en zijn de mensen in de omgeving de klos. Graag een reactie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Bij de begrotingsbehandeling van Infrastructuur en Milieu drie weken geleden ging het natuurlijk over bezuinigen, bezuinigen en bezuinigen. Wat D66 betreft staat dan één vraag voorop: hoe verdelen wij die beperkte middelen zo slim mogelijk? Helaas is er geen brief gekomen met een heldere knip, zoals was toegezegd tijdens de begrotingsbehandeling. Mijn fractie beschouwt dit AO dan ook als een voortgangsgesprek. Dat is prima, maar laat het helder zijn: wij beslissen nu niet om wel of niet geld uit te geven, maar wij zorgen ervoor dat er geen onnodige vertraging van lopende trajecten ontstaat. De bodem van de schatkist raakt in zicht, maar ook de mobiliteitsgroei vlakt af. Dat betekent dat wij ons geld zo slim mogelijk moeten inzetten, namelijk daar waar het de meeste problemen oplost. Daarbij denk ik niet alleen aan infrastructuur, maar ook aan veiligheid en milieu. Hierop zou door middel van MKBA's moeten worden toegezien, maar in de praktijk levert dat vaak geen brede vergelijkingsmogelijkheid op tussen bijvoorbeeld ov en investeringen in wegen. Ook wordt behoud van natuur niet aan het lijstje toegevoegd. Herkent de minister deze beperkingen en is zij bereid om dit instrument kritisch onder de loep te nemen en te bekijken of het kan worden aangevuld zodat kan worden gekomen tot een reële afweging?

Als het geld schaars is, ligt het voor de hand om no-regretmaatregelen te nemen en pas over te gaan naar een dure structurele aanpak wanneer andere opties ontbreken. Voor mijn fractie is een goede inpassing een sine qua non voor elk project. Is de minister dat met mij eens?

In de stukken zie ik een aantal tegen- en meevallers, maar ook budget dat binnen een regio van het ene naar het andere project wordt doorgeschoven. Kan dat? Wat is het saldo van de mee- en tegenvallers voor het Rijk? In 2014 worden maatregelen van Beter Benutten gerealiseerd. Blijft de minister inventariseren of er nieuwe ideeën zijn of is dat loket dan eigenlijk gesloten? Over de N59 wordt bijvoorbeeld gemeld dat er veel stoplichten staan en dat die beter benut kunnen worden. Ten aanzien van de Green Deal Fiets kijkt mijn fractie uit naar concrete resultaten. Ten aanzien van de geelblauwe muur die in sommige gemeenten zal ontstaan

door het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) vraag ik de staatssecretaris of er voor het PHS en de inzet van het Programma Spoorse Doorsnijdingen voldoende oplossingen zijn gevonden. Ik hoor graag van de staatssecretaris wanneer zij de startbeslissing voor een verkenning van een duurzame oplossing voor het PHS in Vught met Vught zal ondertekenen, zoals was toegezegd, en welk tijdpad zij daarna voor ogen heeft.

Met het geld dat vrijkomt door het vervallen van op- en afritten voor de A59, zou een project van vele partijen van de grond kunnen komen. Dit speelt al lang. Kunnen zij rekenen op dat niet al te grote bedrag? In Dordrecht vormt het vervoer van gevaarlijke stoffen nog altijd een probleem. Hierover is al eens gesproken in het AO over externe veiligheid. Welke gedachte ontwikkelt de minister om niet alleen op korte maar ook op langere termijn de knelpunten aan te pakken? Ik realiseer mij dat dit nu misschien onder de staatssecretaris valt.

Hoe zien de minister en de staatssecretaris Food Valley? Welke fysieke ruimtelijke maatregelen overweegt de minister om de concurrentiekracht te versterken? In Zevenaar en Lansingerland zijn veel problemen door trillingen. Dit geldt ook voor andere plaatsen. In de SWUNG-wetgeving staat een haakje om dit probleem aan te pakken. Wanneer horen wij daar meer over? Voorziet de minister regelgeving voor de trillingen? Ik sluit mij wat betreft de A15 korthedshalve aan bij de oproep van de SP om de weg van de open aanbesteding niet af te sluiten. Als wij gaan voor innovatie lijkt mij dat het minste wat wij kunnen doen. In juli jl. is de motie-Verhoeven aangenomen om burgerinitiatieven een eerlijker kans te geven. Kan de minister aangeven hoe het staat met de uitvoering van deze motie?

Na al deze belangrijke maar korte punten het pièce de resistance: de A27 bij Amelisweerd en de Blankenburgtunnel. Mijn fractie is er nog niet van overtuigd dat het nodig is om nu te investeren in 2x7 rijstroken. Wij zijn daarom blij met het aanvullend onderzoek dat de minister heeft aangekondigd. Ik heb een aantal vragen die ik al eerder heb gesteld op een rij gezet. Ik overhandig de vragen aan de minister zodat zij kan beoordelen of zij daarop in kan gaan.

De voorzitter: Het is wel gebruikelijk dat u eventuele vragen gewoon stelt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik zal ze ook stellen.

Het gaat mijn fractie niet alleen om het nog een keertje laten doorrekenen van een en ander, maar ook om een doorrekening inclusief kostenplaatje van de varianten met de one lane bypass, de 2x6 bij een alternatieve snelheid binnen de bak – op de ring mag men 100 km/u, dus ook bij 90 km/u of 80 km/u – en het opstellen van een lijstje no-regretinvesteringen waarmee doorstroming op de ring Utrecht bij Amelisweerd voor de komende periode wordt verbeterd zonder een verbreding op termijn uit te sluiten of vast te leggen. Voor alle varianten geldt de evenwichtssituatie, dat wij rekening houden met het fenomeen dat asfalt auto's aantrekt. Dan zou je ook voor alle varianten minimaal het GE- en RC-scenario moeten uitrekenen. Het PBL adviseert zelfs om alle scenario's uit te rekenen, maar laten wij het in ieder geval voor deze twee doen. Voor alle varianten geldt ook: onderzoek voor de verschillende varianten de mogelijke win-winrelaties met de lopende MIRT-studie Regio Utrecht en de mate waarin ze aansluiten bij de visie Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar 2030. Wij moeten de beslissing over de ring niet onafhankelijk nemen van de verdere gedachteontwikkeling in de regio zelf. Het gaat mijn fractie niet alleen om de berekening van de afwijking van de NoMo-norm, maar ook om het aantal voertuigverliesuren op zowel het hoofd- als het onderliggende wegennet en de totale uitkomst van de MKBA, inclusief natuur en eventuele effecten op luchtkwaliteit en

geluidshinder. Dit geeft samen met de concrete kosten een goed beeld van de maatschappelijke winst per geïnvesteerde euro op dit traject. Ik vraag de staatssecretaris of deze kosten nader gespecificeerd en vergeleken kunnen worden op basis van de methodologie De prijs van een reis. Ik wil de minister vragen om een poging te doen om het risico van het doorboren van de folie te kwantificeren en de MKBA waarover zij sprak tijdens de begrotingsbehandeling nogmaals aan de Kamer te zenden. Mijn fractie begrijpt heel goed dat er behoefte is om de mainport Rotterdam, een belangrijk economisch hart van ons land, beter te ontsluiten. De Blankenburgtunnel is echter niet het ei van Columbus. Het verkeer moet goed worden afgehandeld om filedruk te verminderen, maar wij moeten het gebied dat kwetsbaar is qua groen en recreatie ontzien. De Oranjetunnel behaalt op al die facetten een beter resultaat. Een aantal maanden geleden zei mevrouw Kuiken dat ook. Mijn fractie heeft, net als de PvdA toen, gezien de afvlakking van de verkeersgroei twijfels over de noodzaak en het nemen van een besluit op korte termijn. Is de Blankenburgtunnel dan echt hetgeen dat als allereerste met de allergrootste prioriteit moet worden aangepakt? In de brief las ik dat als het tot de Blankenburgtunnel komt, er 200 miljoen euro extra wordt vrijgemaakt voor de inpassing – daar ben ik blij mee – en van tol wordt afgezien. Is de PvdA bereid om samen met D66 ervoor te pleiten dat, als er toch een besluit wordt genomen voor de Blankenburgtunnel, het extra geld in zijn geheel wordt ingezet voor een betere inpassing? Wij zullen de plaats van deze tunnel op de ranglijst van de minister, die nut en noodzaak van investeringen tegen elkaar afweegt, dan ook kritisch bezien. En het regeerakkoord? Ach, ik zou bijna zeggen: wat is daar nog niet aan herzien? Als er meer projecten zijn dan er geld is, laten wij het dan slim besteden en geen luchtkastelen bouwen. Kan de minister in de toegezegde brief over criteria de Kamer glashelder informeren over de methodiek van prioriteren? Alleen dan komen wij met elkaar tot een heldere afweging van het beste maatschappelijke rendement. Is zij bereid daarbij ook adoptieve planning een plaats te geven?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Tijdens dit algemeen overleg doen wij niet het gebruikelijke rondje Nederland waarin wij spreken over de wegen, de vaarwegen en het spoor. Dat zal pas gebeuren in een latere fase, als helder is hoe de 250 miljoen euro aan bezuinigingen neerslaan en welke projecten wel en niet doorgaan of gefaseerd worden. Ik beperk mij in dit overleg tot de bezuinigingen, de A27, de Blankenburgtunnel en het knooppunt Hoevelaken.

250 miljoen euro is geen bedrag dat wij zomaar wegzetten. Dat betekent dat wij heel kritisch moeten bekijken welke projecten wel door kunnen gaan en welke niet. In een brief heeft de minister aangegeven welke criteria daarbij leidend zijn en in die criteria kunnen wij ons vinden. Belangrijk is wel dat bij het beoordelen van de MKBA zowel het hogegroeiscenario als het lagegroeiscenario inzichtelijk zijn zodat een keuze gemaakt kan worden op grond van de rentabiliteit van de projecten. Beide zijn van belang om een oordeel te kunnen geven over het langetermijnperspectief.

In een vorig debat hebben wij gepleit voor een onafhankelijk onderzoek naar de A27 om te toetsen of de 2x6-variant binnen de bak echt niet mogelijk is. Ik denk dat iedereen aan tafel het erover eens is dat wij zo goed mogelijk files willen oplossen. 2x6 heeft als voordeel dat je niet buiten de bak hoeft te gaan en dat je 400 miljoen euro kunt besparen. Als echter uit dat onderzoek blijkt dat een 2x6-variant niet rendabel en haalbaar is, moeten wij kiezen voor een 2x7-variant. Ik breng het klip-en-klaar zodat het voor iedereen helder is hoe wij hierin staan. De minister schrijft dat zij aan de commissievoorzitter de opdracht heeft meegegeven om met behulp van de bestaande verkeersmodellen te onderzoeken of een 2x6-variant mogelijk is en ook de bypass lane, zoals

D66 die aangeeft, mee te nemen. Kijk daarbij ook naar het lagegroei-scenario en of fasering mogelijk is. De commissie gaat met behulp van de verkeersmodellen bekijken of de minister tot de juiste conclusie is gekomen, of dit een andere conclusie moet zijn, dan wel of gegevens ontbreken. Het is dus aan de commissie om een weging te maken van wat tot dusver op tafel ligt. Het is voor mijn partij heel belangrijk dat het geen afvinklijstje is, maar dat ook wordt gekeken naar de verkeersmodellen en welke weging wij daaraan geven. Graag een reactie van de minister.

De heer **Bashir** (SP): Het zou heel erg jammer als de A27 bij Utrecht bij Amelisweerd verbreed zou worden. De heer Elias heeft bij de begrotingsbehandeling duidelijk gemaakt dat de VVD dit onderwerp eigenlijk al binnen heeft, want volgens hem wordt die A27 hoogstwaarschijnlijk verbreed. Hoe serieus moeten wij dat onderzoek dan nemen?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): De heer Elias zegt dat hij ervan uitgaat dat de onderzoeken die tot dusver door de minister zijn gedaan sluitend zijn en dat daar maar één conclusie uit kan rollen: de 2x7. Ik ga er echter nog steeds vanuit dat een 2x6-variant binnen de bak mogelijk is en dat daarmee de files worden opgelost met als bonus dat er minder geld wordt uitgegeven en natuur bespaard. De heer Elias zal bevestigen dat wij dat onafhankelijke onderzoek afwachten. Het is niet voor niets onafhankelijk. De commissie heeft de opdracht gekregen om te wegen wat tot dusver is gevonden. Als er nieuwe feiten of gegevens boven tafel komen, moeten die terug naar de Kamer die daarover een nieuw politiek oordeel zal vellen. Ter aanvulling: de heer Elias mag natuurlijk gewoon denken dat wat er tot nu toe ligt, dat klopt.

De heer **Bashir** (SP): Ik hoop dat wij geen onderzoek doen om een onderzoek te doen. Dan houden wij onszelf bezig. Wat zijn dan de criteria voor mevrouw Kuiken? Stel dat er uitkomt dat de 2x6 wel mogelijk, maar de 2x7 iets beter is? Waarvoor kiest de PvdA dan?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Dit is een herhaling van zetten. Wij doen niet aan als-dansscenario's maar aan onafhankelijk onderzoek. Daar ben ik blij mee. Ik ben ook blij met de voorzitter en de commissie die dit gaat doen. Op basis van het onderzoek kunnen wij een goede politieke weging maken. Nogmaals, ik hoop dat een 2x6-variant mogelijk is. Niet alleen uit principe maar omdat wij daarmee natuur kunnen sparen en bovendien heel veel geld besparen. Wij moeten echter wel kijken naar de feiten en die wacht ik rustig af.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Mijn fractie waardeert het heel erg dat de PvdA achter het onafhankelijk onderzoek blijft staan. Ik neem aan dat, als de uitkomst anders is dan de heer Elias verwacht, er de bereidheid is om tot een andere conclusie te komen. Daarbij speelt wel de vraag welke plaats dit project inneemt in de prioritering. Als blijkt dat bij het invullen van de bezuinigingen er met 400 miljoen euro een heel klein beetje winst gemaakt kan worden op de filedruk, maar dat wij met die 400 miljoen euro ook heel veel andere problemen kunnen oplossen waardoor wij veel meer winst maken, hoe is dan het afwegingskader van de PvdA?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Die politieke afweging moeten wij later maken. De commissie toetst eerst wat er tot op heden is gevonden, geeft een oordeel en geeft een richting aan voor de weging, en uiteindelijk komt dat weer bij ons. Ik kan niet van tevoren zeggen wat daar uitkomt. Men kan de vraag ook terugstellen. Als dat onderzoek aangeeft dat 2x7 echt nodig is, is D66 dan bereid om te zeggen dat die variant er moet komen?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het wordt zo een interessant spelletje. Voor mijn fractie – en het is winst dat dit ook voor de fractie van mevrouw Kuiken geldt – is de uitkomst van het onderzoek medebepalend voor de plaats van de ring van Utrecht op het prioriteitenlijstje. Als wij beperkte middelen hebben, moeten wij het uitgeven waar ze het hardst nodig zijn. De vraag hoeveel winst je kunt maken ten opzichte van 2x6 met 2x7 en een nieuwe bak, is medebepalend voor ons standpunt. Geldt dat ook voor de PvdA? Ik hoorde mevrouw Kuiken net zeggen dat zij dit ziet als een politieke afweging. Dat zie ik als een opening dat die politieke afweging nog gemaakt gaat worden.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Het is duidelijk dat wij het fileknelpunt willen oplossen. Wij doen dat met een 2x6- of met een 2x7-variant. Er moet wel een oplossing gevonden worden. De commissie weegt het totaal af en op basis daarvan moeten wij verder handelen. Dat is precies wat D66 aangeeft.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Moet de oplossing goudgerand zijn?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Goudgerand is een subjectief begrip. Dat zullen wij echt af moeten wachten. Nogmaals, ik heb de minister gevraagd te bevestigen wat ik hierover heb gezegd. Wij hechten erg aan dat onderzoek omdat wij het nodig hebben om een goede afweging te maken. Het gaat over grote belangen voor mensen die er wonen en om natuur en recreatie. Daar moeten wij niet lichtzinnig mee omgaan. Er zitten veel mensen in de zaal die een direct belang hebben bij de Blankenburgtunnel omdat het gebied waar de Blankenburgtunnel aangelegd wordt hun achtertuin is. Die zijn op dit moment niet blij met mij omdat er in het regeerakkoord staat dat de Blankenburgtunnel er komt. Dat is een gegeven. Het enige wat mij rest is de vraag hoe wij die Blankenburgtunnel gaan inpassen. In de vorige periode zijn er aan het CDA en de PVV toezeggingen gedaan. Een betrof de overkluizing en een andere het wegnemen van de tol voor personenvervoer. Mijn partij staat achter de overkluizing, die is heel belangrijk. Is er ruimte om het wegnemen van de tol te heroverwegen en geld vrij te maken voor groen en recreatie in het gebied? Ik denk dat dit kan helpen. Niet om de boosheid hierover weg te nemen, maar wel om een landschap te behouden dat recht doet aan de mensen in Vlaardingen, Maassluis en de omgeving. Graag een reactie van de minister.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Het gaat natuurlijk niet alleen om mensen die daar toevallig wonen. Er is een bredere taak voor het parlement en het kabinet om ervoor te zorgen dat de leefomgeving van iedereen in orde blijft. In het regeerakkoord staat dat projecten waarvan de kosten-batenanalyse gunstig is doorgaan, zoals de Blankenburgtunnel. Je kunt het wel opschrijven in het regeerakkoord en suggereren dat er een gunstige kosten-batenanalyse is, maar dat maakt het nog niet waar. Ik heb de minister in het plenaire debat over de begroting gevraagd naar de effecten op natuur en milieu en ik heb ook gevraagd of die zijn meegenomen. Dan blijkt het realistische scenario in de MKBA voor de Blankenburgtunnel helemaal niet positief. De PvdA is toch zeker wel bereid om in ieder geval eerlijk naar die kosten en baten te kijken? Of is het ook onderdeel van het regeerakkoord dat dat verboden is?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik zat niet aan de onderhandelingstafel, maar de Blankenburgtunnel staat in het regeerakkoord. De Blankenburgtunnel is ook niet meegenomen in de extra bezuiniging van 250 miljoen euro en wordt daarvan uitgesloten. De Blankenburgtunnel gaat dus door.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): De PvdA legt zich wel heel erg makkelijk neer bij de trucjes van de VVD, want er ligt een opening in het regeerakkoord. In het regeerakkoord staat: als de kosten-batenanalyses gunstig zijn, zoals bij de Blankenburgtunnel. Aan die conclusie kun je nieuwe vragen verbinden. Die kans heeft de PvdA en die pakt zij niet.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Elke strohalm wordt terecht aangepakt, maar die is er gewoon niet. De Blankenburgtunnel wordt aangelegd. Dat hebben wij afgesproken in het regeerakkoord en ik kan het niet mooier maken dan het is.

De heer **Bashir** (SP): Ik herinner mij dat mevrouw Kuiken tijdens de vorige kabinetsperiode een debat voerde met de heer De Rouwe van het CDA. Die had in het verkiezingsprogramma staan dat de Oranjetunnel er moest komen, maar hij was voor de Blankenburgtunnel. De heer De Rouwe wordt nu blijkbaar vervangen door mevrouw Kuiken. Hoe kijkt zij terug op het moment dat zij haar hand in de klei drukte en daarmee de mensen die in de zaal zitten beloofde dat zij zich hard ging maken voor de Oranjetunnel en niet voor de Blankenburgtunnel? Zou zij dat nog een keer doen?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Het wordt bijna een filosofische sessie. Als je alles van tevoren wist, zou je nooit wat doen in het leven. Ik leg de heer Bashir maar even uit, want hij heeft dat nog nooit meegemaakt, dat een regeerakkoord bestaat uit het met elkaar maken van afspraken. Er zijn afspraken waar je helemaal achter staat, afspraken waaraan je twijfelt en afspraken waar je niet zo gelukkig mee bent. Ik laat in het midden waar dit onder valt, maar zo werkt een regeerakkoord en dat is in dit geval ook gebeurd.

De heer **Bashir** (SP): Mevrouw Kuiken geeft geen antwoord op de vraag of zij nog een keer haar hand in de klei zou drukken. Uiteraard begrijp ik dat je bij het vormen van een nieuwe regering concessies moet doen, maar als ik de begroting van Infrastructuur en Milieu erop nasla, kan ik eigenlijk niets vinden dat de PvdA heeft binnengehaald. Dat is een vraag die blijft hangen. Mijn hoofdvraag was echter: zou mevrouw Kuiken nog een keer haar hand in de klei drukken en zeggen dat zij tegen de Blankenburgtunnel is?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Dat zou ik zeker doen, want met die inzet zijn wij de onderhandelingen ingegaan. Wij waren voorstander van de Oranjetunnel. Die bleek om allerlei redenen niet haalbaar en er is afgesproken om de Blankenburgtunnel aan te leggen. Wij zijn altijd overtuigd geweest van de noodzaak van een westelijke oeververbinding, in tegenstelling tot de PvdD of GroenLinks die überhaupt geen tunnel wilden.

De heer **Bashir** (SP): Dan weten wij wat een belofte waard is.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): De criteria voor de 250 miljoen euro zijn helder. Nu moet met de regio het gesprek aangegaan worden over de invulling. De Blankenburgtunnel komt er, of je het leuk vindt of niet. Het gaat nu over de vraag hoe die ingepast gaat worden. Daarover krijg ik graag een reactie van de minister.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Mevrouw Kuiken gaf aan mogelijkheden te zien door het heffen van tol. Daar kun je van alles van vinden, maar het levert extra middelen op om te investeren in groen en recreatie in de omgeving. Is het niet een veel beter idee om die mogelijke extra middelen te investeren in een geboorde variant? De omgeving geeft aan

dat zij de Blankenburgtunnel helemaal niet ziet zitten, maar als het dan toch moet, dan liever een geboorde variant.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ook wij hebben de afgelopen weken heel intensief gekeken naar de geboorde variant. Die blijkt echter technisch niet mogelijk omdat je met een waterkering zit. Dat is ook wettelijk afgekaart. Gelet op de veiligheid, die de ChristenUnie ook altijd ontzettend belangrijk vindt, is het niet mogelijk. Ik heb het dan niet over het hellend vlak, want ik denk dat daar wel een oplossing voor is. De plek en de waterkering maken dat er volgens de wet niet geboord mag worden. Helaas, ik had het ook graag op die manier gezien.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): De ChristenUnie heeft veiligheid uiteraard hoog in het vaandel, maar ik denk dat ik over andere informatie beschik dan mevrouw Kuiken. Volgens mij is het wel mogelijk. Wellicht dat wij op een ander moment hier nader over kunnen debatteren.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Een van de eerste debatten die mevrouw Dik-Faber en ik samen hebben gevoerd, ging over tunnelveiligheid. Juist in de richtlijn over tunnelveiligheid is geregeld dat de geboorde variant niet kan. Ik had het graag anders gezien, maar het is een gegeven.

De heer **Klein** (50PLUS): Ik begreep dat mevrouw Kuiken ook iets zou zeggen over het knooppunt Hoevelaken/A28. Kan zij daar nog duidelijkheid over geven?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Het niet werken met spreekteksten heeft als nadeel dat je soms iets vergeet. Kan de minister mij helder uitleggen waarom het knooppunt Hoevelaken überhaupt afgesloten moet worden? De regio vraagt of het mogelijk is om de tweede baan voor de aansluiting van de A28 op de A1 wel aan te leggen maar nog niet open te stellen, zodat men ondertussen kan werken aan de reconstructie en er geen veiligheidsproblemen optreden.

De heer **Elias** (VVD): Voorzitter. De Kamer heeft twee brieven van de minister ontvangen. In haar brief van 4 december jl. gaat de minister in op de extra bezuinigingen van 250 miljoen euro. Wij vinden het goed dat zwart-op-wit staat dat die bezuiniging evenredig zal worden verdeeld over de weg, het spoor en het water. Deze structurele bezuiniging en die uit het Lenteakkoord betekenen dat er tot en met 2028 6,4 miljard euro minder in het Infrastructuurfonds zit. Welke projecten geschrapt, gefaseerd of versoberd gaan worden is volgens de minister op dit moment nog niet te zeggen. Nog niet alle bestuurlijke overleggen, waarin het Rijk en de regionale en lokale bestuurders afspraken maken over de infrastructurele projecten, zijn gevoerd. Uiterlijk in maart 2013 wordt de Kamer geïnformeerd. In de brief van 7 december jl. meldt de minister mede namens de staatssecretaris dat nu geen stappen worden gezet wat betreft de definitieve besluitvorming over de projecten. Dat begrijpen wij, maar ik zeg nadrukkelijk tegen al die mensen die ons volgen dat dit niet betekent dat die projecten niet doorgaan. Er is daarover veel ongerustheid. Ze staan nu stil en er wordt later over besloten. Dat wil ook niet zeggen dat ze allemaal doorgaan, maar er is nog geen besluit genomen. Een uitzondering vormen de projecten die in 2013 in de realisatiefase zitten. Voor de uitwerking van de bezuinigingsopgave geeft het kabinet een aantal voorbeelden van criteria die de minister gaat hanteren, zoals prioriteiten uit het regeerakkoord, bijdrage van projecten aan de robuustheid van het wegen- en spoornet, economisch rendement en maatschappelijke kosten-batenanalyse. Dit strookt allemaal goed met de opvatting die ik tijdens de begrotingsbehandeling noemde. De VVD overweegt om de rol van de regio's enigermate mee te laten spelen in de

prioritering. Als een regio substantieel bijdraagt aan projecten, kan dat natuurlijk helpen in de prioritering. Wat vindt de minister in dit opzicht van het vrij concrete voorstel van de Eindhovense VVD-wethouder Helms en de PvdA-wethouder Fiers, dat vandaag per e-mail aan de leden van de commissie is verstuurd, om prioriteit te geven aan projecten waarin het bedrijfsleven actief financieel participeert en aan projecten waaraan regionale overheden minimaal een derde bijdragen als het gaat om het rijkswegennet of minimaal twee derde als het gaat om grootschalige regionale projecten? Kan dat soort criteria eventueel meewegen? Ik beperk mijn inbreng enigszins, want in maart spreken wij verder. Vandaag zouden wij lang kunnen spreken over projecten die zich in de uitvoeringsfase bevinden, maar het enige wat ik daarover wil zeggen is dat deze projecten vooral voortvarend moeten worden afgerond. Er zijn nog wel een paar projecten uit het regeerakkoord die al zijn langs gekomen. Mijn fractie is verheugd dat de minister de ring rond Utrecht, de Blankenburgtunnel, het project Beter Benutten, de invoering van het nieuwe spoorveiligheidssysteem en de aanpak van spoorwegergangen voortvarend gaat oppakken. Zullen deze projecten dan niet getroffen worden door de bezuinigingen? Graag herhaal ik de nadrukkelijke steun van de VVD voor de Blankenburgtunnel. De bereikbaarheid van de Rotterdamse regio over de weg is nu problematisch. Daarom zijn investeringen in nieuwe wegen nodig. Niet als hobby van de VVD, maar ten behoeve van het verdienvermogen van Nederland en het ontsluiten van de Tweede Maasvlakte. Ik heb geluisterd naar wat mevrouw Kuiken daarover zei. Mede aan de hand daarvan hoop en verwacht ik dat SP-collega Bashir nog jarenlang met die megafoto moet rondzeulen. Over de A27 kan ik kort zijn. Op pagina 37 van het regeerakkoord staat dat de besluitvorming over de verbreding van de ring Utrecht tot 2x7-rijstroken wordt afgerond. Ja, ik heb gezegd dat er 1% kans is dat het onafhankelijke onderzoek uitwijst dat de minister op grond van de rapporten haar huidige keuze beter niet had kunnen maken. Die mogelijkheid is theoretisch aanwezig, maar mijn taxatie is dat dit voor 99% doorgaat.

Ik geef de minister nogmaals de top vijf van prioriteiten van de VVD door, die ik ook tijdens de begrotingsbehandeling noemde: 1. het doortrekken van de A15 naar de A12 tussen knooppunt Ressen en bij Zevenaar, goed voor de doorstroming naar Duitsland; 2. de A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere; 3. A13–A16 Rotterdam–Berckel en Rodenrijs naar het Terbregseplein; 4. Knooppunt Hoevelaken, maar dan bedoel ik het knooppunt zelf, en 5. de N35 Nijverdal–Wierden, de fuik bij Nijverdal op de weg Zwolle–Almelo die ook wel het karrenspoor wordt genoemd.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Als die ene procent zich voordoet, is de VVD dan bereid haar standpunt te wijzigen?

De heer **Elias** (VVD): Dan volgt een nieuwe politieke afweging.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat is heel mooi. Dus er is nog ruimte. Ik denk dat iedereen die met mij zegt dat wij vooral slim moeten bekijken waar wij ons geld aan uitgeven, blij is met die toezegging van de VVD.

De heer **Elias** (VVD): Dat is niets nieuws. Dat is in eerder debatten ook gezegd.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Wilt u diezelfde lijn, het slim inzetten van geld, doortrekken naar de situatie rondom Rotterdam? Wij kunnen ons afvragen of van alle projecten die je kunt aanpakken om de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven te verbeteren, de Blankenburgtunnel de eerste prioriteit moet zijn. Voor het oplossen van het knelpunt op de A15 is de Oranjetunnel eigenlijk een betere oplossing. Aan de noordrand

zijn ook grote problemen en die los je niet op met de Blankenburgtunnel. Waarom is het voor de heer Elias nou zo belangrijk dat de Blankenburgtunnel bovenaan staat?

De heer **Elias** (VVD): De Kamer heeft uitgebreid over de Blankenburgtunnel gedebatteerd. Wat mij betreft is het een gelopen race, maar ik wil best nog een keer onze argumenten geven. Laten wij dan niet dat gehele debat overdoen, want wij worden het toch niet eens. De Blankenburgtunnel heeft een veel grotere verkeerskundige meerwaarde. Bij de Oranjetunnel blijven in de spits files bij de Beneluxtunnel staan. Bij de Blankenburgtunnel zijn de dagelijkse files voorbij. Als het project A15–Maasvlakte–Vaanklein af is, wordt de doorstroming op de A15 goed en daar is het effect van de Blankenburgtunnel het grootst. Bij de aanleg van de Blankenburgtunnel zal het greenportverkeer vanuit het Westland van en naar het zuiden en het oosten gebruik gaan maken van de tunnel. De aanleg van de westelijker gelegen Oranjetunnel heeft nauwelijks effect op de doorstroming van en naar de greenport vanuit het zuiden en het oosten. Zo kan ik nog een hele tijd doorgaan. Dit is de keuze die wij op grond van verkeerskundige overwegingen en het verdienvermogen van Nederland hebben gemaakt en daar zijn wij niet van af te brengen. Het spijt mij, maar wij hebben een keus gemaakt.

Ik was bij de vijf prioriteiten. Ik wil graag van de minister weten wat er gebeurt met de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen die reeds plaats hebben gevonden of zouden plaatsvinden in november en die over de projecten in 2013 gaan. Wat kunnen wij daarmee en wat doen wij daarmee? Ik vraag specifiek aandacht voor de N35 en de A15. Wat is wat betreft de A15 nu precies opgeschort en voor hoe lang? In de bijlage van de brief van 4 december lees ik dat de ondertekening van de bestuurlijke overeenkomst voor de doortrekking van de A15 bij Ressen naar de A12 bij Oudbroeken wordt opgeschort. In diezelfde bijlage staat dat inzake de N35 de beslissing over de verdeling van de resterende kosten wordt opgeschort in afwachting van de uitwerking van de nieuwe bezuinigingen. Kan de minister over beide projecten iets meer meedelen?

Ik heb nog een punt voor de staatssecretaris. Ik zou bijna zeggen dat het een running gag is als de situatie niet zo serieus was. Wij wachten nog steeds op het rapport over de geluidshinder bij Lansingerland. Ik heb dat punt al een aantal keer naar voren gebracht en dat rapport moet er langzamerhand wel zo'n beetje zijn.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter. Er is goed nieuws en helaas ook een heleboel slecht nieuws. Je doet het niet bij een dame, maar ik zou aan de minister willen vragen hoe oud zij precies is, want autorijden blijkt echt iets te zijn voor 40-plussers. Dat is uit en niet hip.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: 42 jaar.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Misschien kan zij zich met een jeugdige geest scharen in het groeiende rijtje van mensen onder de 40 die zeggen: een auto is eigenlijk alleen maar lastig, wat moet ik met zo'n ding, een rijbewijs is duur, ik woon in de stad, waar kan je hem parkeren, doe mij maar een fiets en een trein. Dat is goed nieuws omdat dat betekent dat die enorme noodzaak om overal snelwegen aan te leggen omdat het anders vast zou lopen, die ons altijd maar wordt aangewreven, in de toekomst wel mee blijkt te vallen. Ik durf het hem niet te vragen, maar ik schat in dat de woordvoerder van de VVD boven de 40 is.

De heer **Elias** (VVD): 57.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Dan bent u de grens van mensen die hier serieus oor naar hebben wel gepasseerd. Betekent dit voor de minister dat

dit een serieuze heroverweging op een aantal trajecten mogelijk maakt? Ik kan mij niet voorstellen dat een kabinet zich doof, dom en blind wil houden voor nieuwe ontwikkelingen en feiten die een verstandige beslissing maken of juist in de weg zitten.

De heer **Elias** (VVD): U gebruikt zware woorden als «doof», «dom» en «blind». Is het u ontgaan dat zowel deze minister als de VVD met overtuiging steun heeft uitgesproken voor het project Beter Benutten en dat wij voorstander zijn van multimodaliteit en noem het maar op? Ik wens niet door u in een hokje te worden gestopt.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik wens ook een aantal dingen niet, maar soms is het leven gewoon zo. Laat ik het zo uitdrukken: wij kunnen concluderen dat het er alle schijn van heeft dat de VVD heel erg graag die Blankenburgtunnel en die 2x7 bij Amelisweerd wil en dat de VVD-fractie niet snel onder de indruk is van feiten die, ook al presenteert je ze op een gouden dienblaadje, deze wensenlijstjes doen schuren. Die schijn heeft het wel een beetje.

De heer **Elias** (VVD): Dat weerspreek ik. Ik gaf net een aantal argumenten voor de Blankenburgtunnel. U gaat niet in op wat ik zei over Beter Benutten en dat wij het wel degelijk goed vinden dat dat soort dingen gebeurt. Ik heb bij de begrotingsbehandeling een motie van de ChristenUnie gesteund over het verbeteren van P&R-faciliteiten zodat verstokte automobilisten sneller de trein zullen nemen. U moet niet zeggen dat wij daar geen oog voor hebben. Wij maken op een aantal punten een andere afweging, dat is ons goed recht, maar het is niet zo dat wij geen oog hebben voor andere varianten dan het gebruik van de auto. Als wij pleiten voor asfalt is dat omdat dat goed is voor het verdienvermogen van Nederland. Al die wensen die u op tal van terreinen heeft, moeten betaald worden en dat geld wordt door ondernemend Nederland opgebracht.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Het is grappig om dit te horen uit de mond van iemand die zegt zelf niet in een hoekje te willen worden gestopt. Nee, ik ben niet overtuigd. Ik heb nadrukkelijk gezegd dat het er alle schijn van heeft dat de VVD deze projecten gewoon graag wil en de feiten die onwelgevallig zijn liever niet ten volle accepteert. Ik ben niet overtuigd van het tegendeel. Als je kijkt naar het realistische scenario voor de Blankenburgtunnel en alle kosten eerlijk meeneemt, bijvoorbeeld de kosten voor het verlies van biodiversiteit en natuur en wat dat betekent voor mensen, dan is de uitkomst helemaal niet positief. Als je je eigen regeerakkoord serieus neemt, moet je die Blankenburgtunnel schrappen. Is de minister bereid om serieus te kijken naar de nieuwe ontwikkelingen? Jongeren gaan minder autorijden. De mobiliteitsgroei neemt af. Volgens het rapport van de Gezondheidsraad heeft stikstof een nog negatievere invloed op de volksgezondheid dan we tot nu toe wisten. Wil zij deze ontwikkelingen combineren met de natuurdoelstellingen en de waarde die wij daaraan moeten toekennen, ook voor de gezondheid van mensen? Dan komen de in het regeerakkoord beschreven kosten-batenanalyses, die gunstig moeten zijn voor een project doorgaat, in een aantal gevallen misschien wel anders uit. Dat geldt al voor de Blankenburgtunnel. Ik ben zeer teleurgesteld dat de PvdA blijft vasthouden aan de wens van de VVD, terwijl er wel degelijk mogelijkheden liggen om die kosten-batenuitkomst beter te bekijken.

Ik ben blij dat mevrouw Van Veldhoven een aantal vragen heeft gesteld over Amelisweerd waarbij ik mij kan aansluiten. Hier geldt toch ook dat alle kosten zorgvuldig in kaart moeten worden gebracht, net als het verlies aan biodiversiteit in combinatie met het inschatten van het realistische scenario? Hoe ziet de minister het voor zich dat een ehs-gebied wordt

aangetast? Het gaat om een groot maatschappelijk belang dat niet op een andere manier kan worden ingevuld. Daar moet je in een vroeg stadium duidelijkheid over geven. Als die toets pas wordt gedaan als de 2x7 wordt doorgedrukt, gaan wij daar problemen krijgen. Heeft zij dit al onderzocht? Ik ken de ambities van Beter Benutten, maar wij moeten de resultaten daarvan nog wel zien. Die moeten hun uitwerking hebben in de besluiten over de doorgang van andere projecten. Ik dring bij de minister aan op een verdere uitwerking en versterking van het nationale fietsbeleid. Er zijn berichten dat mensen die in de stad of in de buurt van de stad wonen en graag op de fiets naar hun werk willen, niet weten waar ze hun elektrische fiets moeten laten zonder dat die gestolen wordt of kapot gaat. Er zijn ook mensen die best met een elektrische fiets naar het werk willen, maar in hun eigen woonomgeving onvoldoende parkeerruimte zien. Wat doet de minister met dit soort knelpunten? In Utrecht zijn er fietsfiles en dat is zonde, want die kunnen mensen van de fiets af- en de auto injagen. Graag een reactie.

Ik wil een reactie van de minister op het onderzoek van de Gezondheidsraad over de invloed van stikstof op de gezondheid. Wij hebben veel te veel stikstof in het milieu. Landbouw, veehouderij en verkeer zijn de grootste veroorzakers. De Gezondheidsraad zegt dat een steviger stikstofbeleid moet worden gevoerd. Dat laat zich moeilijk rijmen met de aanleg van nieuwe snelwegen. Over de veehouderij kom ik met een andere bewindspersoon wel weer te spreken.

De Raad van State heeft prejudiciële vragen gesteld over de extra stikstofuitstoot door de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg. Kan de minister zeggen hoe zij daarnaar kijkt? De provincie lijkt haar huiswerk opnieuw te moeten doen. De weg kost de provincie al miljoenen meer en wij weten nog niet of de minister de beloofde miljoenen van het Rijk gaat leveren. Dat zijn veel problemen bij één weg. Ik zou zeggen dat het misschien tijd is om het project te stoppen. Ik haal twee dingen door elkaar. Die prejudiciële vragen zijn over de A2 gesteld. Wat verwacht de minister van Den Bosch–Eindhoven? Dat is toevallig een gebied waar stikstof een groot probleem vormt vanuit de veehouderij, maar daar komt stikstof vanuit asfalt bij. Kunnen wij wachten op de uitkomst van de procedure? Wie gaat de boel betalen als het project moet worden stilgelegd of als er ingegrepen moet worden in de aanwezige veehouderij? Ik ben daar in dit stadium al erg benieuwd naar.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. De ChristenUnie is niet blij met de forse bezuinigingen op de infrastructuur. Het is niet goed voor de mobiliteit in ons land, voor de ov-reiziger, voor de automobilist en ook niet voor onze economie waarin de bouw al zo veel klappen heeft gekregen. De coalitie is bang voor pijnlijke boodschappen over projecten die niet door kunnen gaan en neemt daarom een nog grotere hypotheek op de toekomst door al het geld tot 2028 te willen beleggen. Er moet een grens komen aan het nemen van grepen uit de begrotingskas van de toekomst. Besluitvorming over projecten zal met de omgevingswet steeds sneller gaan. Is er dan niet alle reden om juist minder in plaats van meer vooruit te budgetteren? Graag een reactie van de minister.

Het is duidelijk: er gaat bezuinigd worden. Is deze regering bereid om de verschillende bezuinigingsvarianten ook aan de Kamer te presenteren? Of worden deze straks in achterkamertjes binnen de coalitie dichtgetimmerd en heeft de oppositie geen enkele inbreng in dit proces? De ChristenUnie wil geen handjeklap, maar een slim afwegingskader. Ik heb daarom tien punten opgesteld die helpen bij het stellen van prioriteiten en het schrappen van projecten voor het versoberde MIRT. Projecten die op meerdere van deze punten slecht scoren, moeten de laatste prioriteit krijgen. Ik overhandig deze tien punten graag aan de minister. Zij mag ze zien als de aanzet voor een nieuwe Schultz-norm. De tien punten gaan over de mobiliteitsladder, het nemen van meerdere kleine maatregelen in

plaats van enkele grote en samenhang met regionale projecten. Als ik de tien punten toepas op de Blankenburgtunnel scoort deze tunnel op al deze punten ronduit slecht. Het plan is niet robuust, heeft onvoldoende draagvlak, is niet toekomst- en gebiedsgericht, verplaatst alleen maar mobiliteitsproblemen enzovoorts. Waarom niet wat langer sparen voor de Oranjetunnel of ten minste kiezen voor de geboorde variant? De Rijnland-route kan nu immers ook geboord worden. Ik roep de minister op hier opnieuw naar te kijken.

Is de minister bereid om bij te dragen aan de benodigde bruggen voor de fietssnelwegen Houten–Bunnik, Alkmaar–Hoofddorp en Nijmegen–Cuijk? Ook het fietsparkeren bij stations wil de ChristenUnie hoog op de politieke agenda houden. In Amsterdam komen 10.000 plekken, maar die vervangen de bestaande tijdelijke plekken. Denkt de minister hiermee echt het knelpunt op te lossen, helemaal nu de ov-studentenkaart vrijwel wordt wegbezuinigd?

De ChristenUnie is ontevreden met de onderzoeksopdracht voor de second opinion over de A27 bij Amelisweerd. Er wordt alleen naar onderzochte varianten gekeken en niet gezocht naar de meest optimale variant binnen de bestaande bak Amelisweerd. Bovendien heeft de minister het steeds over het halen van de reistijdstreefwaarden op een stukje weg van slechts een paar kilometer. Het is natuurlijk veel interessanter om te kijken naar het aantal voertuigverliesuren op het gehele netwerk in de regio.

Al ruim een jaar ligt de Portway-versie 2012 op de plank. Die is volledig doorgerekend en scoort beter dan de A13–A16. De minister negeert deze echter volledig en verwijst te gemakkelijk naar oude brieven en oude versies en haalt ze zelfs door elkaar. Wanneer pakt de minister daadkrachtig dit kansrijke burgerinitiatief op? Liever nu met een quickwin de files op de A20 aanpakken en de tijd nemen om de Portway-variant goed uit te werken.

De ChristenUnie is ontevreden met de aanpak van het spoorknelpunt Zwolle–Herfte. Dit project staat onder aan het lijstje van de Koopmans-gelden, terwijl het juist het grootste knelpunt is. Waarom kijkt het nieuwe onderzoek alleen naar een fly-over of dive-under bij Herfte en niet naar een vlakbij station Zwolle waar ook de treinen uit Enschede gebruik van kunnen maken?

Waar blijft de handtekening voor het spoor Eindhoven–Aken? Er ligt ruim 20 miljoen euro op de plank door een amendement van de Kamer. Wat ons betreft wordt dit ingezet voor een goede intercityverbinding tussen Eindhoven en Aken.

De ChristenUnie heeft zorgen over de aangekondigde bezuinigingen op de sluisbediening van de Maas. Is de economische schade niet veel groter? Wij roepen de minister op om met de sector in gesprek te gaan over de bediening van de sluisen op afstand of om deze vraaggestuurd te bedienen. Laat in ieder geval niet de schepen voor een dichte sluis komen.

De vergadering wordt van 18.10 uur tot 18.55 uur geschorst.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Een van de Kamerleden zei dat dit eigenlijk een soort tussenoverleg is. Ik had heel graag het MIRT-overleg willen houden, maar door de extra maatregelen in het regeerakkoord van 250 miljoen euro kunnen wij voor projecten in de toekomst nog met onvoldoende zekerheid zeggen in welke fase zij nu verkeren. Daarom nu een soort verkort MIRT voor 2013.

Ik ga in op de bezuinigingen in algemene zin en op criteria, processen en dergelijke. Vervolgens zeg ik iets over groeiscenario's en de vragen die gesteld zijn door diverse Kamerleden over andere tijden en of je daar in de projecten rekening mee moet houden. Vervolgens ga ik in op de Blankenburgtunnel, de A13–A16, de A27, Hoevelaken, de A9 en op

Oost-Nederland met de A15 en de N35. Tot slot beantwoord ik de overige vragen.

Het is duidelijk dat de staatssecretaris en ik nog enige tijd nodig hebben om een goed afgewogen besluit te nemen over de vraag welke projecten gecontinueerd of getemporiseerd moeten worden en of er projecten moeten afvallen die in de huidige lijsten staan. De projecten uit het regeerakkoord zijn hiervan uitgezonderd. Het is niet voor niets dat die nadrukkelijk in het regeerakkoord als te realiseren projecten zijn gepresenteerd. De Blankenburgtunnel en het besluit over de A27 zijn genoemd, maar het betreft natuurlijk ook het ERTMS, de overwegen en het programma Beter Benutten. Waar wij aan de ene kant moeten bekijken op welke manier wij de bezuinigingen waar gaan maken, zullen wij aan de andere kant het ERTMS, Beter Benutten en de overwegen moeten inplannen. Voor de andere projecten waren al reserveringen gemaakt. Met betrekking tot de prioriteiten hebben de staatssecretaris en ik tot nu toe de volgende keuzes gemaakt. Allereerst kijken wij naar de bezuinigingen en intensiveringen en hoe wij die evenredig kunnen verdelen. Daarbij kijken wij naar de historische verdeling over de verschillende modaliteiten. Het tweede uitgangspunt is dat wij beheer en onderhoud buiten beschouwing willen laten omdat wij het ongelofelijk belangrijk vinden om beheer en onderhoud door te laten gaan. Als je daarop gaat bezuinigen, heb je in de toekomst alleen maar zwaardere opgaven en investeringen voor de boeg. Dat betekent dat er een bepaald bedrag overblijft en daar zullen wij onze criteria op toepassen. Ik heb de projecten in de begroting in algemene zin genoemd en herhaal ze hier, ook omdat het allemaal niet technisch vast te leggen is. Ten eerste zijn dat de projecten uit het regeerakkoord, ten tweede de robuuste projecten, nieuwe doorsnijdingen die ervoor zorgen dat ons wegennet en ons spoorwegennet minder afhankelijk zijn van de bestaande doorsnijdingen. Robuust en veilig horen bij elkaar en daaronder vallen ook bijvoorbeeld EMTRS, overwegen en dat soort elementen. Ten derde is er het economische rendement; waar komt de euro het best tot zijn recht? Diezelfde criteria hanteren wij in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en daarmee zijn wij consistent met de aanpak in het verleden. Verschillende Kamerleden hebben opmerkingen gemaakt over en gevraagd naar eventuele andere criteria. Er is gevraagd naar de gevolgen van een regionale bijdrage. De heer Elias noemde specifiek de A58. Natuurlijk kijken wij naar de regionale bijdrage, maar ik kan niet toezeggen dat elk project met een regionale bijdrage op voorhand positief wordt beoordeeld. Ik zou dan als regio wel weten wat ik moest doen: als de wiedeweerga een regionale bijdrage leveren. Het zal wel onderdeel uitmaken van onze besluitvorming. Dat maakt eigenlijk dat er naast de drie genoemde criteria, het regeerakkoord, robuust en veilig en het economisch rendement, een vierde criterium van bestuurlijke afweging is. Uiteindelijk zullen staatssecretaris Mansfeld en ik een bestuurlijke afweging moeten maken als wij de bezuinigingslijst hebben: wat betekent het in totaliteit voor de regio's, hoe is het erover verdeeld, hoe zit het met de bijdragen die ze doen en wat kan daar de betekenis van zijn? Dit criterium is moeilijk vast te leggen. Het betreft een politieke afweging waar de Kamer ons op kan bevragen en afrekenen. Ik geef aan dat wij veel kunnen vastleggen, maar dat niet alles even grijpbaar zal zijn. Wij zullen alles meewegen, maar wat je ook doet en gaat realiseren, je moet bekijken of de projecten die echt moeten nog uitgevoerd kunnen worden. Uiteindelijk is het een kwestie van afwegen.

Mevrouw Van Veldhoven vraagt of er rekening wordt gehouden met adaptief programmeren. Als wij in 2013 met onze afwegingen komen, zullen wij daaraan voorafgaand het proces van de prioritering beschrijven en nader ingaan op de rol van een adaptieve aanpak. Een adaptieve aanpak geeft aan wat gezien de omstandigheden het eerst nodig is. Dat speelt natuurlijk mee. Er is ook gevraagd wat het gevolg is van de

bezuinigingen en de afspraken die zijn gemaakt in de afgelopen MIRT-overleggen. Met een aantal regio's heb ik overleg gehad, maar met twee niet. Dat overleg was afgezegd vanwege de algemene beschouwingen. Wij hebben het overleg daarna niet meer doorgezet omdat de andere MIRT-overleggen niet leidden tot het nemen van nieuwe beslissingen. Als gevolg van de afspraken die wij met de andere regio's gemaakt hebben, hebben wij alles on hold gezet. On hold zetten betekent niet dat de voorbereiding niet doorgaat. Dat wij de A15 of de N35 on hold zetten, betekent niet dat er niets wordt gedaan totdat in maart een besluit wordt genomen. On hold zetten betekent dat wij wel voorbereiden, maar geen beslissing nemen totdat wij alles afgewogen hebben. Als er dan toch voor de projecten gekozen wordt, heeft het on hold zetten geen gevolgen voor de voortgang van het project. Dat is belangrijk om te weten. Mevrouw Van Veldhoven vroeg wat het saldo is van de tegen- en meevallers en hoe die kunnen worden ingezet. De begrotingsregels van het Rijk stellen dat meevallers gebruikt mogen worden bij tegenvallers. De omvang van de mee- en tegenvallers van de afgelopen jaren is ongeveer gelijk geweest. Er kan ook gesaldeerd worden tussen regio's. Er zijn natuurlijk budgetten die bestemd zijn voor regio's, maar als projecten veranderen kan er geschoven worden tussen regio's. Men heeft geen recht op een bepaald deel van het budget.

De ChristenUnie heeft mij een lijst gegeven met criteria, waarop onder andere staan: het toepassen van de mobiliteitsladder, «klein is fijn» en «robuustheid is belangrijker dan schakels». Klein is fijn, oftewel schrap liever een paar grote projecten dan heel veel kleintjes, past natuurlijk niet in het criterium voor de robuuste netwerken. Nieuwe projecten betekenen nieuwe infrastructuur ten opzichte van bestaande en dat brengt veel kosten mee. Wij maken daar een andere keuze. Er staat ook: multimodaal is mobiliteit 2.0. Wij zijn daarover positief, want wij gebruiken het programma Beter Benutten. Een ander criterium van de ChristenUnie is dat draagvlak mee moet tellen in de score van een project. Het is heel belangrijk dat er goede participatie plaatsvindt, dat wij goed luisteren en dat de Elverding-procedure voeren, maar uiteindelijk moet je een bestuurlijke keuze maken. Het is niet zo dat dit een showstopper kan zijn. Bij alle projecten is sprake van een meerderheid en de discussie waarom je de minderheid niet mee hebt kunnen krijgen. De ChristenUnie noemt als criterium: gebiedsgericht anders doen wij het niet. Wij werken met gebiedsagenda's. Een volgend genoemd criterium is kwaliteit voor de leefomgeving voor kwantiteit. Economisch rendement is natuurlijk een heel belangrijke pijler van de SVIR en dat wordt net zo goed meegenomen als de leefomgeving. Het is niet zo dat het een voor het ander gaat. In het kader van de gebiedsagenda's wordt gelet op de samenhang met regionale projecten. Vervolgens noemt de ChristenUnie het criterium bouw gefaseerd en toekomstgericht. Waar mogelijk doen wij dat, maar soms moet je iets in een keer aanleggen. Soms kun je niet een weg in delen aanleggen. Dat een robuust netwerk belangrijk is dan losse schakels, is conform onze criteria. Het laatste criterium is de mobiliteitsladder. Wij kiezen natuurlijk niet voor beprijzen, maar wel voor verbetering van openbaar vervoer. Een aantal elementen hanteren wij wel en een aantal niet. Voor de helderheid noem ik nogmaals de criteria waarmee wij de uiteindelijke projecten beoordelen: regeerakkoord, robuust en veilig en economisch rendement. Een soort vierde criterium is de bestuurlijke afwegingen waarvan regionale bijdragen een onderdeel uitmaken.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik ben blij dat de minister aanknopingspunten in de notitie ziet voor haar eigen afweging. Ik deel haar opmerking niet dat «klein is fijn» niet zou leiden tot een robuust netwerk. Zij koppelt dan een groot project aan robuust, terwijl ook kleine ingrepen kunnen leiden tot robuuste netwerken. Zij gaf een aantal criteria aan die zij zelf zal hanteren. Wat ontbreekt zijn natuur en kwaliteit van leefomgeving.

Ik vind het ontzettend jammer dat die niet worden meegenomen. Als de minister in 2013 haar prioriteitenlijstje aan de Tweede Kamer stuurt, kan zij dan inzichtelijk maken op welke manier deze criteria per project worden meegewogen, zodat er voor de Tweede Kamer mogelijkheid is tot discussie en tot het komen van een eigenstandige afweging? Wellicht is het zelfs mogelijk om aan de Kamer verschillende opties voor te leggen. Dan kan de Kamer de integrale afweging maken waar de bezuinigingen het best terecht kunnen komen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: De Kamer had natuur en milieu nog te goed. Ook mevrouw Van Veldhoven vroeg hoe deze meegenomen worden in de MKBA. Natuur- en milieuaspecten worden altijd meegewogen. Er wordt gebruikgemaakt van effecten op natuurlandschap, op lucht en op geluidskwaliteit. Dit wordt inzichtelijk gemaakt in bijvoorbeeld de MER-rapporten en maakt deel uit van de verschillende onderzoeken die wij altijd doen bij projecten. Als wij prioriteren conform het voorgestelde lijstje, kunnen wij voor de Kamer de plussen en de minnen inzichtelijk maken. Wij hebben bij het vorige AO MIRT ook aangegeven hoe wij tot bepaalde prioriteringen gekomen zijn. Dat zijn uitgebreide beschrijvingen per project en van de plussen en minnen die worden gescoord. Ook over de ongeschreven vierde regel van de bestuurlijke afweging kunnen wij dan misschien wat zeggen. Het hangt er een beetje vanaf wat precies de overweging geweest is, maar daar kan de Kamer ons natuurlijk altijd op bevragen.

Ik stuur geen verschillende varianten. Het is de opzet dat wij met de regio in gesprek gaan en aangeven wat wij conform de criterialijst denken te kunnen laten doorgaan, te faseren en af te laten vallen. Naar aanleiding van de gesprekken met de regio zal misschien nog een en ander veranderen, maar met die lijst komen wij naar de Kamer. Voor de regio moet er natuurlijk ook enige zekerheid zijn. Vervolgens kan de Kamer zeggen dat zij het niet goed vindt, het anders wil of een project op een andere manier ingevuld wil hebben. Wij zullen als bestuurders de verantwoordelijkheid moeten nemen om een min of meer gedragen voorstel neer te leggen en niet met verschillende varianten te komen. Het wordt een complex proces als wij die in deze commissie moeten uitruilen.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie): Als oud-Statenlid juich ik het natuurlijk alleen maar toe dat de minister het gesprek met de regio's gaat voeren. Het is wel ontzettend belangrijk dat er straks helderheid komt op projectniveau en over de wijze waarop de verschillende voorstellen scoren. Dan kan de Kamer een eigenstandige afweging maken en wordt het geen voorstel van: nou, ik heb hier project A t/m X; dat is het, u kunt er ja of nee tegen zeggen. Het zou de Kamer de mogelijkheid geven om te kijken naar de afwegingscriteria die de minister hanteert en de eigen afwegingscriteria in de discussie in te brengen om een project te schrappen en een ander toe te voegen. Ik vind het ontzettend belangrijk dat de Kamer die informatie krijgt om zo'n afweging te maken.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Ik zei toe dat de score op de criteria naar de Kamer komt. Daarmee kunt u die afweging maken. Ik ken de Kamer langer dan vandaag; zij zal zeker aangeven dat zij bepaalde dingen op een andere manier gedaan wil hebben en bekijken wat de mogelijkheden daarvoor zijn. Het moet echter wel pragmatisch en praktisch zijn en voor iedereen werkbaar en inzichtelijk. Ik zoek eenzelfde soort model als wij eerder gekozen hebben voor het prioriteren van de MIRT-projecten.

Mevrouw Kuiken (PvdA): Voor mijn fractie is het belangrijk dat in de matrix alle varianten van het hoge- en het lagegroeienscenario beschikbaar zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voor alle projecten vanaf 2011 hebben wij een hoge- en lagegroei-scenario. Voor de projecten in het verleden was dat geen eis en bestaan ze niet.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Zijn er nog veel trajecten waarvoor dat lagegroei-scenario niet beschikbaar is?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat weet ik nu niet uit mijn hoofd. Er zijn een heleboel trajecten die al jaren geleden ingezet zijn. Voor 2012 kende de Kamer de afspraak over de GE- en RC-scenario's.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat aan het eind van een criteriumlijstje altijd een bestuurlijke afweging wordt gemaakt, is een gegeven. Het gaat erom dat dat stukje zo beperkt mogelijk is en dat de Kamer zo veel mogelijk objectieve informatie krijgt om de prioriteitsstelling van de bewindspersonen te toetsen. De effecten op natuur en milieu worden altijd meegenomen in een MKBA, maar het voorkomen van natuurverlies heeft niet echt een waarde, zoals voertuigverliesuren enzovoorts. De vergelijking van dit soort verschillende grootheden wordt niet in de MKBA meegenomen. Er wordt wel aangegeven dat er effect is en dat het gecompenseerd moet worden, maar het is geen disqualifier voor een project. Daarom vind ik het heel belangrijk dat het effect op de leefomgeving als criterium wordt meegenomen. Is de minister daartoe bereid?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is juist wel een disqualifier. Natuur en milieu moeten altijd in kaart gebracht worden. Als je ze niet kunt compenseren, is dat een disqualifier voor een project. Wij hebben dus al wet- en regelgeving die daarop toeziet. Wij geven MKBA's al jarenlang op dezelfde manier vorm en die worden regelmatig herzien en geactualiseerd naar nieuwe inzichten. Alle projecten moet je kunnen vergelijken. Wij gaan bezuinigen en moeten afwegen wat je eerst of later of niet meer wilt doen, maar ik ga niet alle projecten een nieuwe rekenmethode meegeven. Er is dus een disqualifier. Binnen de ehs, Natura 2000 en noem maar op zijn beperkingen en daarmee wordt de waarde van natuur verdedigd ten opzichte van ruimtelijke projecten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat is de guillotinebepaling. Er zijn regels die zeggen: als iets niet te compenseren is, mag het niet. Het gaat juist om het afwegen van verschillende varianten bij het aanpakken van een bepaald knelpunt en dat de vermeende schade voor de leefomgeving geen gewicht heeft in de afweging. Dat gewicht zou die wel kunnen krijgen. Niet door alle MKBA's opnieuw te laten uitvoeren, maar door het effect op de leefomgeving als een apart criterium mee te laten wegen wanneer u uw prioriteitsstelling opstelt. Daarvoor is alleen uw appreciatie van de bestaande MKBA's nodig, en dat lijkt mij niet zo veel moeite, zodat wij dat aspect kunnen betrekken in het maatschappelijk rendement van onze geïnvesteerde euro. Is de minister daartoe bereid?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik verschil van mening dat natuur en milieu niet genoeg wordt meegenomen. Die discussie is nadrukkelijk aan de orde. Wij hebben een hele discussie gehad over de Blankenburgtunnel en de vraag welke variant meer of minder schade aanricht aan het gebied. Je probeert altijd de minst kwetsbare variant te kiezen. Je kunt bediscussiëren dat je een project helemaal niet moet uitvoeren. Dat zou een variant zijn die geen gevolgen heeft, maar uiteindelijk is dat natuurlijk niet hoe de keuze gemaakt wordt. Binnen de projecten worden natuur- en milieuwaarden meegenomen, wordt een MER-onderzoek gedaan, moet het gecompenseerd worden en zijn er showstoppers als je daaraan niet voldoet. Ook al kun je compenseren, je probeert ook altijd de minst schadelijke variant te kiezen. Ik kan

op dat vlak niet heel veel meer doen. U kunt straks in de projecten die wij geprioriteerd hebben en op een rij hebben gezet zien welke effect ze hebben op de omgeving. Dat weten wij eigenlijk ook wel, want dat zijn ook degene die hier het meest in discussie zijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De minister onderstreept met haar antwoord alleen maar waarom het zo handig en nuttig zou zijn als wij bij het invullen van het prioriteitenlijstje dit expliciete punt meenemen. Bij het ene project is het namelijk wel een discussiepunt en bij het andere niet. Als je dan op het punt komt dat er gelijke geschiktheid is, is het toch logisch dat je dit aspect laat meewegen in de bepaling van de uiteindelijke prioriteitsstelling? Dat er veel discussie over is, onderstreept het belang om dit naast veiligheid en economisch rendement mee te nemen en om helder en inzichtelijk te maken hoe de minister haar bestuurlijke afweging maakt. Het maakt het inzichtelijk en het is onderdeel van het maatschappelijk debat. Waarom toch deze bezwaren van de minister?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Omdat wij met elkaar hebben afgesproken hoe wij infrastructurele projecten beoordelen, waar een MKBA uit bestaat en wat daarin afgewogen wordt. Daar maken natuur en milieu deel van uit. Om ze daarna, als je dat allemaal al gedaan hebt, nog een keer een plus of min te geven, vind ik een vreemde constructie. Dat betekent dat je daaraan extra waarde hecht. Dat doe ik niet. Ik weeg ze integraal, zoals ook de andere elementen integraal in de MKBA worden afgewogen. Dat houdt niet in dat wij geen oog hebben voor de leefomgeving. In die discussie wil ik niet vervallen. Het is de verantwoordelijkheid van dit ministerie om die zo goed mogelijk in het oog te houden. Ik ga niet de MKBA daarop aanpassen en een plus en min neerzetten voor leefomgeving. Leefomgeving kan verschillend geïnterpreteerd worden. Dat zou bijna subjectief worden.

Ik kom bij de groeiscenario's, de discussie daarover en de rol van de MKBA. Er is onlangs een rapport uitgegaan van het KiM, een onderdeel van het ministerie dat de mobiliteitsgroei monitort. In het rapport staat dat de mobiliteit nog steeds groeit. Ik zeg dit specifiek tegen de heer Bashir, die zei dat de mobiliteit stagneert en het regeerakkoord niet klopt. Hij groeit nog steeds, maar hij neemt inderdaad af. Die afname volgen wij zeer intensief. Zij is niet op alle plekken gelijk. Juist rondom de steden vindt nog een heel sterke groei plaats en in de grootstedelijke gebieden hebben wij veel van onze opgaves op het gebied van verkeer en vervoer, maar ook ruimte en duurzaamheid. Daarmee wordt het in die gebieden eigenlijk alleen maar complexer. Het zou mooi zijn als de groei daar zou afnemen, want dat zou het wat gemakkelijker maken. Het is daarom noodzakelijk om ons beleid meer adaptief vorm te geven, zoals mevrouw Van Veldhoven zei, zodat de projecten goed aansluiten bij de maatschappelijke trend. Het KiM weet nog niet waarom de groei afvlakt. Er is discussie over geweest of dat is omdat jongeren op een andere manier gebruikmaken van het verkeer dan in het verleden en minder snel in een auto stappen. Dat zijn de eerste dingen die wij zien, maar wij weten niet of die doorzetten. Wij houden dat zeker in de gaten.

Wij rekenen sinds 2011 altijd met lage- en hogegroeienscenario's. Dat hebben wij in een NMCA gedaan en dat doen wij ook op projectniveau, zowel voor de prognoses voor auto- en treingebruik als voor de verhouding tussen kosten en baten. Iedere vier jaar kijken wij of de NMCA opnieuw gedaan moet worden zodat wij ons aanpassen aan nieuwe trends. Dit is ook een antwoord op de vraag van de PvdD of wij onze ogen sluiten voor nieuwe ontwikkelingen. Zeker niet, want wij willen die nauwkeurig in de gaten houden, zowel als er minder verkeer komt en de groei relatief daalt als wanneer er meer verkeer komt. De groei doet zich dus nog steeds voor, maar is wat afgevlakt. Tot nu toe ondersteunt dat nog steeds de MKBA en de economische tools die wij hebben voor de

grote projecten, maar als de groei in de toekomst afvlakt, moeten wij iedere keer opnieuw bekijken of wij ons beleid moeten aanpassen. Voor mij is Beter Benutten een heel erg belangrijk project. Ik stimuleer zelf dat mensen minder gebruikmaken van de auto en meer van het openbaar vervoer, in ieder geval in de spits maar als het even kan ook op andere momenten. Ik stimuleer ook vervoerders van goederen om vaker gebruik te maken van het water of spoor zodat daarmee de weg ontlast wordt en de groei minder hoog is. Vanuit dat aspect bekijken wij ook hoe er minder druk kan komen op het wegennet waardoor wij uiteindelijk minder hoeven te investeren dan wanneer de groei maar doorgaat. Per wegproject zijn er milieueffectrapportages en houden wij in de gaten wat de effecten zijn. De Beter Benutten-initiatieven zijn weliswaar klaar voor het eerste project, maar in het regeerakkoord staat dat wij die graag willen doortrekken. Ik bekijk daarom welk budget wij vrij zullen maken voor de jaren na 2014, zodat nieuwe groei-ideeën aan de orde kunnen komen.

De heer **Bashir** (SP): De minister geeft aan dat zij heel veel berekeningen uitvoert en zo nodig haar beleid daarop aanpast. Ik vond vraag 75, die aan de analisten is voorgelegd, interessant. Daarin wordt gevraagd om de I/C-verhouding, de intensiteit gedeeld door de capaciteit die de weg heeft, aan te geven. Daardoor kun je weten of het verkeer vast komt te staan. De gegevens die de minister geeft, zijn best schokkend: als de projecten voor de A4 worden aangelegd, raakt het verkeer tussen Den Haag en Schiedam verstoep. Met andere woorden: Den Haag zal dan onbereikbaar zijn, want alle wegen die op de A4 uitkomen, zijn onbereikbaar. Het Prins Clausplein zal verstoep raken, net als het knooppunt Ypenburg, het Ketelplein en het verkeer dat vanuit zuidelijke en noordelijke richting naar Den Haag rijdt. Wat gaat zij doen nu zij weet dat die projecten tot gevolg hebben dat het verkeer volkomen vast komt te staan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb onlangs een integrale studie over de Zuidvleugel naar de Kamer gestuurd omdat dezelfde vragen gesteld werden: wat betekent wat u bij A doet, voor B, C en D? In die studie kan de Kamer lezen dat al die projecten volkomen in samenhang zijn opgesteld en worden gerealiseerd en dat zij een capaciteit oplossend vermogen hebben in plaats van een opstoppend vermogen. Wij doen dat altijd tot een bepaalde periode, wij rekenen bijvoorbeeld tot 2020. Als een project op een latere datum start of als zich nieuwe capaciteitsproblemen voordoen, bekijken wij ook weer hoe wij die moeten oplossen. Ik neem aan dat u doelt op de Blankenburgtunnel, de A13–A16 en de A15. Die projecten zijn in samenhang bekeken. Ik heb die studie op 1 september 2012 op verzoek van de Kamer gestuurd.

De heer **Bashir** (SP): Ik verwijs ook naar die studie. Als u alle projecten die u graag wilt ook aanlegt, wat betekent dat dan voor het verkeer? U schrijft aan de Kamer dat het verkeer tussen Delft en Den Hoorn in 2030 volkomen vast zal zitten als alle wegen worden aangelegd. U geeft een I/C-verhouding aan van 1. Bij 1 staat alles vast. Het blijkt uit uw eigen cijfers dat het verkeer vast komt te staan als u al uw wegprojecten aanlegt. Wat gaat u doen om te voorkomen dat uw droomscenario niet de realiteit wordt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Bashir zegt het precies andersom. Als je niets doet, loopt het volstrekt vast. Aan de cijfers kun je zien dat het door de voorziene groei ook in de latere periodes nodig blijft om te investeren. De cijfers gelden voor het hoogscenario 2030 en dat betekent dat je echt nu aan de slag moet. Het is juist een ondersteuning voor de noodzaak om te investeren.

De **voorzitter**: Ik wijs de leden op het voortschrijden van de tijd. Ik denk dat wij per onderwerp de interrupties moeten opsparen tot aan het eind van het blok zodat wij onze tijd gestructureerder benutten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Over het project Blankenburg hebben wij al veel gesproken. Ik begrijp best dat iedere keer de discussie over nut en noodzaak aan de orde komt omdat een aantal fracties geen voorstander is van het project, maar de beoordeling van de Blankenburgtunnel is zorgvuldig toegelicht en vastgelegd in onderzoeken en in de MIRT-verkenning. Ik heb geconstateerd dat de keuze voor de Blankenburgtunnel met het tracé Krabbeplass-West wordt gesteund door een meerderheid van de regionale partijen en dat er draagvlak is. De NWO's staan opgenomen in het regeerakkoord en daarmee is het voor mij een project met de hoogste prioriteit. 50PLUS vraagt of in de MKBA rekening is gehouden met natuur en leefbaarheid en dergelijke. Dat maakt deel uit van een MKBA. Er heeft een zorgvuldige afweging van alle aspecten, inclusief die leefbaarheid, plaatsgevonden. De waardering in de MKBA is op basis van de gangbare systematiek en dus ook vergelijkbaar met andere investeringsprojecten.

Er is even discussie geweest over de inpassing, want na het besluit om de Blankenburgtunnel aan te gaan leggen conform het tracé, komt natuurlijk de inpassingsfase. Mevrouw Kuiken vroeg wat ik nog kan doen met het tolbudget. Ik heb daarover de afgelopen dagen nagedacht. Tijdens het vorige overleg gaf ik aan dat wij de tol voor het personenvervoer zouden kwijtschelden, maar sindsdien ben ik ingehaald door bezuinigingen. Ik kan dat geld natuurlijk heel goed gebruiken om minder te hoeven schrappen en te temporiseren. Ik denk dat wij de tol moeten laten staan, zowel voor het vracht- als voor personenvervoer. Dat betekent dat er een bedrag vrijkomt. Ik moet eerst bekijken wat de inpassingsmogelijkheden of -wensen zijn voordat ik daarop in kan spelen. Ik vraag van mevrouw Kuiken de ruimte om daarnaar te kijken. De inpassing wordt vastgelegd in de structuurvisie en ik kan mij voorstellen dat wij nog iets kunnen doen met een deel van het tolgeld. Ik kom hier bij de commissie op terug. Er is gevraagd naar de geboorde tunnelvariant. Ben ik bereid om die te onderzoeken? Zowel in het debat in april 2012 als schriftelijk heb ik verschillende malen aangegeven dat wij de varianten bekeken hebben en dat de boortunnel om een aantal redenen niet mogelijk is. De redenen hebben te maken met regels omtrent de verkeersveiligheid, zoals het niet voldoen aan de richtlijnen omtrent hellingspercentages, de externe veiligheid, aan de zuidkant moet onder de kabels- en leidingenstrook van het havenindustriële gebied doorgegraven worden, en de waterveiligheidsrisico's met betrekking tot de coupurekering. De coupurekering is voor het wegvervoer een onbekende techniek en heeft een hogere faalkans dan een traditionele keerdijk. Hij is ook kostbaarder. Een quickscan van het bureau Witteveen+Bos heeft de kosten begroot op 1,4 miljard euro en dat is een stuk duurder dan de getoetste raming voor de Blankenburgtunnel. Ik blijf bij het standpunt dat een geboorde tunnel niet reëel is.

De heer **Elias** (VVD): De minister formuleert het een beetje op kousenvoeten. Ik wil even goed verifiëren of nu een nieuw punt op tafel komt, namelijk dat zij het voornemen heeft om ook tol te gaan heffen op personenwagens. Dat zou een nieuw punt zijn dat niet in de brief stond. Heb ik het goed gehoord?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is niet nieuw ten opzichte van het oorspronkelijke voorstel, want daarin stond tol voor personenvervoer en vrachtauto's. In een van de voorgaande commissievergaderingen heb ik op een vraag van de PVV geantwoord dat ik bereid ben om de tol voor personenvervoer niet door te voeren, maar daarover is

uiteindelijk niet in deze commissie besloten. Ik zit erover te denken om die tol weer toe te voegen omdat wij forse bezuinigingen op ons af zien komen. Ik kan het geld goed gebruiken om minder te hoeven schrappen en temporiseren.

De heer **Elias** (VVD): Gaat u erover denken of gaat u dat doen? Hoe moet ik deze mededeling wegen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Laat ik daar helder over zijn: het is mijn idee. Ik heb het nog niet ingebracht omdat wij nog over de totale bezuinigingen denken, maar nu deze vraag op tafel komt, ben ik er helder over. Ik wil de tol toch weer opleggen voor vracht- en personenvervoer in plaats voor alleen het vrachtvervoer, zodat ik dat budget kan gebruiken om eventuele problemen in de begroting te dekken.

De heer **Klein** (50PLUS): Dit is nieuw. Ik vraag mij in relatie tot het criterium robuustheid af wat het effect is op de verkeersstromen als er tol wordt geheven. Dat staat mij niet helemaal voor ogen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat staat ons wel helemaal voor ogen, want wij hebben daarover rapporten laten maken. Daarin zijn allerlei effecten van tol doorgerekend, ook voor andere wegen en of partijen zullen omrijden of niet. Daarna hebben wij gezegd dat wij de personenvervoertol niet zouden opleggen. Alle cijfers zijn bekend.

De heer **Klein** (50PLUS): Het is goed om een afweging te maken over het vervolg en wat het oplevert. Het aanleggen van een tunnel moet verkeers-technisch iets opleveren. In dit verband zal ik uiteraard naar de cijfers kijken, maar als lid van de nieuwe 50PLUS-fractie heb ik die nog niet zo op het netvlies.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: We hebben alles inclusief de volledige tol berekend en het was een kloppend verhaal. Daarna is er in de commissie een discussie gevoerd over het niet opleggen van de tol voor het personenvervoer. Het effect zou zijn dat meer mensen gebruikmaken van de Blankenburgtunnel dan wij in de oorspronkelijke rapporten voorzien hebben. Als ik de tol wel hef, gelden de oorspronkelijke cijfers die wij hebben neergelegd in de Kamer. Door de ChristenUnie is gevraagd naar de Portway-variant. Wanneer pakken wij dit burgerinitiatief op? Ook dit antwoord is reeds in een brief aan de Kamer gemeld. De variant is een inspraakreactie geweest op de Trajectnota/MER uit 2009. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft deze variant laten toetsen. Uiteindelijk scoort die minder op kosten en baten dan de A13-A16. Ook de ingediende aanpassing scoorde minder. Dat hebben wij ook in een brief aan de Kamer in 2011 laten weten. Daarmee is de Portway-variant afgevallen.

De D66- en de PvdA-fractie vragen wat de commissie specifiek onderzoekt. D66 herhaalt zichzelf ten opzichte van de vorige keer, maar ik wil mijzelf ook nog wel een keer herhalen. Ik heb de vorige keer op een aantal zaken ja gezegd en deze in de onderzoeksopdracht meegegeven. Ik heb echter ook op een aantal dingen nee gezegd en dat zal ik nu weer doen. Ja, de variant met de onelane bypass wordt onderzocht, net als 2x6 met een alternatieve snelheid binnen de bak. Het opstellen van een lijstje van no-regretinvesteringen heeft pas zin als je eerst bekijkt of de 2x7 nodig is. Dus die is voor nu niet nodig. Ik heb in een brief aan de Kamer aangegeven dat er sprake is van een evenwichtssituatie als je kunt zeggen dat die er op een bepaald tijdstip op een bepaalde dag in een bepaald jaar is. Zo werkt onze rekenmethodiek niet. Er wordt altijd met MKBA's gewerkt die aangeven in welke periode de doorstroming tot stilstand komt. D66 meent dat het voor alle varianten van belang is om minimaal het GE- als

RC-scenario uit te rekenen. In de periode dat alleen het GE-scenario berekend werd, is dit voor Utrecht gedaan. Voor Utrecht is wel een ander project, de Kracht van Utrecht, berekend. Dat kun je min om meer meerekenen als het lagegroeiscenario, maar daar zal de commissie-Schoof een uitspraak over doen. Als de commissie zegt dat het voldoende is, is het voldoende en als zij zegt dat het onvoldoende is, zullen wij meer moeten leveren. De afwijking van de NoMo-norm en de voertuigverlies-uren brengen wij in kaart, inclusief de effecten op natuur, luchtkwaliteit en geluidshinder.

Er werd gevraagd of ik een risicokwantificatie van het doorboren van folie in kaart kan brengen. Dat hebben wij meegenomen in het risicodossier. Wij hebben daarbij verwezen naar de website waarop dat allemaal te zien is. Er werd ook gevraagd of ik de MKBA waarover ik tijdens de begroting sprak nogmaals naar de Kamer zenden. Dat kan niet. Ik gaf aan dat die nog gemaakt moet worden. Een MKBA maak je pas als de projectkosten bekend zijn en die weet je pas als je je tracékeuze hebt gemaakt. Mevrouw Kuiken vroeg of de commissie een onafhankelijke wegging kan maken. De commissie moet mij onafhankelijk advies geven over de gemaakte keuzes en de gebruikte scenario's en zeggen of de analyse adequaat was, of wij de wegverbreding binnen de bak voldoende onderzocht hebben en of wij die terecht hebben afgewezen. De heer Schoof kan op al die punten aangeven hoe hij daarover oordeelt. Als hij zegt dat iets onvoldoende onderzocht is of dat ik op basis van het onderzoek een onjuiste conclusie heb getrokken – dan gaat het niet over de conclusie 2x7 of 2x6 maar over iets wat ik niet heb kunnen herleiden – kunnen er een paar dingen gebeuren. Of wij moeten een conclusie herzien of wij moeten nader onderzoek doen. Daar zal ik dan ook mee komen. Ik heb al eerder gezegd dat ik hier volledig transparant in sta. Ik denk dat wij echt heel veel onderzocht hebben, maar mocht blijken dat wij verkeerd zitten dan moeten wij dat gewoon kunnen erkennen en zal ik zorgen voor aanvullende informatie. De uiteindelijke keuze is altijd een politieke keuze. De commissie maakt die niet, maar die maak ik in samenspraak met de Kamer. Voor mij is het belangrijk dat de commissie voor eens en altijd zegt of alle info er ligt die nodig is om de juiste keuze te kunnen maken. Mevrouw Ouweland vroeg of wij niet van tevoren naar de effecten van de ehs moeten kijken. Die worden van tevoren bekeken aan de hand van de MER-toets zodat je weet wat de gevolgen zijn en wat je al dan niet als compensatie moet doen.

Waarom is de afsluiting van de afrit bij Hoevelaken nodig? Dit is in het verleden in een convenant afgesproken met de regio. Het heeft niets te maken met de reconstructie van het knooppunt Hoevelaken, maar met de dubbele verbindingsstrook van de A28 naar de A1 die nodig is om de doorstroming vanaf de verbrede A28 te faciliteren. Als je de afrit openhoudt, ontstaat een onveilige situatie omdat er een file van 2 tot 8 kilometer ontstaat. De regio heeft bij ons aan de bel getrokken omdat men de afrit graag open wil houden en wij hebben hier heel veel over gesproken. De opstelling is echter zo dat vrij snel daarna een andere afslag komt. Wij hebben van alles en nog wat bekeken en gepast en gemeten of er iets geregeld kon worden, maar dat was niet te doen. Daarom hebben wij uiteindelijk gezegd dat de afslag dicht moet. Wij willen in de toekomst wel bekijken wat de mogelijkheden zijn. Het project erna start echter pas in 2017 en wij willen niet al die jaren een onveilige situatie laten voortbestaan. Ik hoorde iemand opperen dat je dan de tweede rijstrook van de A28 moet afsluiten in plaats van de afslag, maar die hebben wij natuurlijk niet voor niets aangelegd. Er was echt een capaciteitsprobleem en de doorstroming moest gerealiseerd worden. In samenspraak met de regio zeggen wij voor nu «nee» en voor de toekomst «misschien». Het blijft altijd complex. In Nederland hebben wij ongelukkig veel afslagen en die zijn heel erg slecht voor de doorstroming. Het blijft iedere keer lastig; wij waren er al een paar keer uit dat sommige

afslagen moesten verdwijnen, maar het bleef toch altijd heel erg gevoelig omdat een aantal mensen dan moet omrijden. Wij bekijken samen met de regio wat de gevolgen zijn voor het onderliggend wegennet en of er vanaf 2017 nog een mogelijkheid bestaat. Maar nu moet in het kader van de veiligheid de afrit echt dicht.

De SP vroeg mij hoe het staat met de luchtfilter voor de Gaasperdammerweg. Uit het luchtonderzoek in de planuitwerkingsfase is gebleken dat een luchtfiltersysteem niet nodig was om aan de normen te voldoen. Daarom is destijds besloten om dat systeem niet op te nemen in de tunnel.

De heer **Klein** (50PLUS): Toevallig was ik Statenlid op het moment dat wij te maken hadden met het convenant-Vathorst waar u op doelt. Daarin was echter sprake van een volledige afsluiting van de afrit Hoevelaken. Dat is na overleg met de regio niet doorgegaan en die afrit is volledig opengebleven. Daarom begrijp ik uw opmerking in relatie tot het convenant niet, want daar heeft het eigenlijk niets mee van doen. U zegt dat het openhouden van de afrit niet mogelijk is vanwege de verkeersveiligheid en het ontstaan van 2 tot 8 kilometer file op de A28, maar ik begrijp dat niet in relatie tot de eerdere berekeningen waaruit blijkt dat het wel zou kunnen. Slechts een laatste berekening, die op 3 december jl. in Hoevelaken gepresenteerd is, geeft aan dat er een verhoogde congestiecapaciteit van 57% nodig is. Dat was in eerdere modellen niet aangegeven. Daarnaast zijn er alternatieven aangegeven door de gemeente Amersfoort, de provincie Utrecht, de provincie Gelderland en de gemeente Nijkerk, die los staan van de reconstructie. Daaruit blijkt dat het niet nodig is om de afrit nu af te sluiten en in 2017 eventueel weer open te stellen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb begrepen dat in het verleden over volledige afsluiting is gesproken en dat uiteindelijk is gekozen voor gedeeltelijke afsluiting. Daarmee is er verbetering ten opzichte van de vorige afspraak. De lus voor de A28 was echt nodig om doorstromingsproblemen op te lossen en zal ook weer extra verkeer aantrekken. Daar zal uw 57% vandaan komen. Het verkeer moest beter doorstromen, vandaar de verbreding en de gedeeltelijke afsluiting van de afrit. De lus van de A28 moest ook verbreed worden omdat er verkeer was op het onderliggend wegennet. Wij brengen alleen in kaart of de afslag open kan in het kader van de verkeersveiligheid. Wij oordelen dat dat niet het geval is. Na herziening van het knooppunt Hoevelaken kan het misschien in de toekomst wel.

De heer **Klein** (50PLUS): Het gaat niet om de afsluiting van de afrit, maar om het verkeer vanuit Amsterdam dat niet door kan rijden. Ik vraag de minister om dit na te kijken, want het argument over de belasting van het onderliggend wegennet is heel belangrijk, maar die ontstaat juist omdat de toerit vanuit Amsterdam er niet meer is. Mijn vraag is om te overleggen en naar de regio te kijken, want de regio dacht er juist heel anders over.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Tot nu toe werd veel gebruikgemaakt van het onderliggend wegennet omdat het verkeer op het hoofdnet vast zat. Dan krijg je sluisverkeer. Vandaar dat de verbreding tot stand is gekomen. Als de gedeeltelijke afsluiting er is, zullen de mensen die in de wijk wonen en die snel naar de snelweg willen een klein stukje over het onderliggend wegennet moeten rijden. Wij zijn intensief in gesprek met de regio, ook over de toekomst rond het knooppunt en de korte termijn. Wij hebben intensief met de regio bekeken wat de mogelijkheden zijn om de afrit open te laten en die hebben wij uiteindelijk niet kunnen vinden.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Mij is nog niet duidelijk hoe scherp het onderzoek naar de A27 zal zijn. Wordt er gereflecteerd op de probleem-analyse en op de vraag of die wel klopt? Wordt in het onderzoek gekeken naar de vraag wat bereikt kan worden door in te zetten op Beter Benutten en het op die manier oplossen van de problemen? Er is discussie over de manier waarop de variant binnen de bak destijds is afgevallen. Wordt door de commissie onderzocht hoe dat onderzoek is gegaan zodat daar geen twijfels meer over zijn?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb de projectopdracht naar de Kamer gestuurd en daarin staat precies wat onderzocht wordt en wat de commissie meegekregen heeft. De commissie gaat naar dat laatste punt kijken en niet naar de vraag of er alternatieven zijn vanuit het programma met Beter Benutten enzovoort. Wij kiezen voor de aanpak van dit punt omdat het deel uitmaakt van de ring van Utrecht. Met die ring zijn wij bijna klaar, alleen met dit stukje nog niet. Ik heb aan de Kamer voorgesteld om 2x7 rijstroken aan te leggen en de Kamer heeft in meerderheid gezegd dat zij graag nader onderzoek wil omdat zij nog niet van overtuigd is dat 2x6 geen mogelijkheid is. De commissie zal zich richten op wat wij in kaart gebracht hebben en de alternatieven wegen en bekijken of verschillende berekeningen en scenario's adequaat zijn geweest en of de 2x6 op een juiste wijze is afgevallen. Daar zal de commissie een oordeel over geven. Als de commissie zegt dat het onderzoek nog niet voldoet, dan moet ik misschien een nader onderzoek aanleveren. Als de commissie zegt dat de conclusie niet voldoet, hebben wij een andere discussie. De commissie bekijkt niet of dit allemaal met Beter Benutten opgelost kan worden. Dan stellen wij het gehele project weer ter discussie en dat willen wij niet.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Die laatste opmerking vind ik jammer. Het AO hierover was voordat het regeerakkoord gereed was. Je wilt toch weten wat de potentie van Beter Benutten is voor je een omstreden weg aanlegt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb met de regio Utrecht de afspraak dat er door het programma Beter Benutten 20% minder file op de knelpunten zal staan. Daarmee is dit probleem niet opgelost. Het maakt deel uit van een grotere ring en een groter geheel. Wij zijn bijna klaar met de ring, maar er zijn nog stukjes over en dit is een heel belangrijk stukje. In mijn optiek moet je daar de weg met 2x7 rijstroken verbreden om het laatste knelpunt in de ring op te lossen. Daar denken wij niet hetzelfde over. Ik wil heel graag transparant laten zien hoe ik tot mijn mening gekomen ben. Daar kijkt de commissie naar. Dat betekent niet dat ik Beter Benutten niet serieus neem, maar het is niet zo dat je met Beter Benutten dit soort grootschalige vraagstukken kunt oplossen. Beter Benutten is aanjagen, gedragsverandering van mensen, zorgen dat je meer goederenvervoer van de weg krijgt en verdeling van verkeer over verschillende tijdstippen. Daarmee hebben wij de capaciteitsknelpunten niet op korte termijn opgelost.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De minister gaf in het overzichtje aan dat D66 zichzelf herhaalt. Dat was precies de bedoeling. Ik wilde de vragen helder op een rij zetten om aan te geven welk antwoord volgens D66 uit het onderzoek moet komen. Wat winnen of verliezen wij met een investering van 400 miljoen euro in de A27? Is dat het waard als je ziet wat je met minder investeringen kunt bereiken of wat je verliest als je helemaal niet investeert? De minister heeft een punt als zij zegt dat helemaal niets doen geen optie is. De minister zegt dat zij niet aan de slag gaat met de evenwichtssituatie, maar voor wij aan dit discussiepunt begonnen gaf zij aan dat extra asfalt auto's aantrekt. Daarom is het van

belang om dat principe hierbij te betrekken. Ik zag in de onderzoeksoopdracht en in de beantwoording van de vragen over de evenwichtssituatie niet terug dat dit principe meegenomen wordt. Ik ben blij dat de minister erkent dat dit principe bestaat en ook zo werkt, maar zie ik het graag terug in dit onderzoek.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Latente groei zit in onze modellen, als dat is wat mevrouw Van Veldhoven met evenwicht bedoelt. Ik dacht – dat is lastig bij zo'n woord waar je je allemaal wat bij kunt voorstellen – dat zij doelde op welk moment, welke maand en welke dag. Zo werken wij natuurlijk niet. In de MKBA staat ook altijd latente groei. Het afwegingskader van mevrouw Van Veldhoven is wat wij winnen of verliezen met 400 miljoen euro aan investeringen en of wij die niet beter elders kunnen inzetten. Zij moet dan ook in haar afwegingskader meenemen dat in de ring heel veel is geïnvesteerd. Het gaat er uiteindelijk ook om in hoeverre investeringen in andere onderdelen zinvol zijn of niet. De discussie gaat straks niet alleen over capaciteit, maar ook over veiligheid. De 2x6-discussie ging erover of je verkeer, zonder het goed te ontweven, wel op die manier kunt afwickelen. Dat speelt een grote rol in de afweging. Tot slot gaat het er natuurlijk niet alleen maar om of wij vandaag de dag een afzwakking hebben. Wij investeren altijd voor de komende 20, 30 jaar in projecten en dan gebruik je voor je doorkijk naar de toekomst de CPB-cijfers en cijfers van andere instanties die dit doorrekenen. Die elementen wil ik aan de D66-fractie meegeven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Wat ik onder evenwichtssituatie versta, verstaat de minister onder latente groei. Dat is dus opgelost; dat punt wordt meegenomen. Als je het hebt over de vraag wat wij winnen of verliezen met 400 miljoen euro aan investeringen, neem je daarbij natuurlijk mee wat er al aan investeringen is gedaan. Dat lijkt mij helder. Het tweede blokje uit de vraagstelling aan de externe deskundigen kun je echter als volgt vertalen: als je naar de blokkendoos van een kind kijkt, welk blokje past dan in het vierkantje? Het vierkantje. Dat moet het nu juist niet zijn. Het is logisch dat andere oplossingen op bepaalde punten afwijken van de uitkomsten van de 2x7. Dan is de vraag of dit die 400 miljoen euro extra waard is. Het belangrijkste voor mijn fractie is dat het onderzoek ons inzicht geeft in het rendement van de investering en in wat wij aan rendement zouden hebben als wij een andere oplossing kiezen. Ik hoop dat de minister kan bevestigen dat de uitkomst van het onderzoek daar een antwoord op geeft.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De commissie kijkt opnieuw naar de alternatieven die er waren, dus een alternatief als de Kracht van Utrecht wordt door de commissie bekeken.

De heer **Bashir** (SP): Ik kom terug op de tunnel bij Amsterdam. Wij willen graag dat daar een filtersysteem in gebouwd wordt. Die tunnel bouw je niet alleen maar tegen de overlast, maar ook tegen het fijnstof. Als je bij de tunnelmonden niets doet, komt daar alle troep uit. Als je daar toevallig woont, ben je de pineut. Heeft de minister dat onderzoek dat zij noemde laten doen bij de tunnelmonden of in de tunnel zelf?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat kijken wij na. Dit is in de tijd van de heer Eurlings of misschien al in de tijd van mevrouw Peijs besloten. Ik heb de informatie gekregen dat uit het luchtonderzoek in de planuitwerkingsfase is gebleken dat een luchtfiltersysteem niet nodig was om te voldoen, maar ik check hoe dat onderzoek gedaan is. De heer Bashir vroeg om te kiezen voor een open aanbesteding voor de A15. Ik heb de Kamer 22 juni jl. per brief laten weten waarom een open aanbesteding voor een oeververbinding, een brug of een tunnel niet

realistisch wordt geacht. De meerkosten van een tunnel bedragen 210 miljoen euro ten opzichte van doortrekking met de brug. De extra proceskosten van deze variant bedragen 20 miljoen euro en leggen een extra claim op het taakstellend budget. Het is onrealistisch te denken dat de markt komt met een bieding voor een tunnel binnen budget. Daarnaast wordt er door deze constructie pas begin 2015 duidelijkheid verkregen. Dat betekent tweeënhalf jaar langer onzekerheid en anderhalf jaar vertraging van de start van de realisatie. Eerder dit jaar is hier een motie over ingediend en die is niet aangenomen. Ik neem aan dat wij het onderwerp hiermee afgekaart hebben.

Welke ruimtelijke maatregelen gaan wij nemen om de concurrentiekracht van Food Valley verder te versterken? De ruimtelijke maatregelen voor Food Valley zijn van belang om die kracht op termijn te kunnen garanderen. Er is een MIRT-onderzoek Food Valley en de uitkomsten zijn medio 2013 beschikbaar. Voor korte termijn gebruik ik het kader van Beter Benutten-maatregelen die naar verwachting de afstroom van de A1 naar de A30 zullen verbeteren. Wij actualiseren met de regio de gebiedsagenda. Voor lange termijn kan ik nog niets zeggen, want daar zijn geen specifieke verzoeken uitgekomen. Zoals de Kamer begrijpt, moet er ook nog geld voor verzoeken zijn, maar wij zetten het Beter Benutten-programma in.

De PvdD vroeg of het project Parkstad Limburg niet beter gestopt kan worden omdat het onzeker is dat er geld is voor de weg. Dit is een provinciaal project dat in de procedure door de Raad van State is stilgelegd. Het project vertoont samenhang met het maatregelenpakket in Limburg. Ik kan het project dus niet stopzetten omdat het een provinciaal project is. De PvdD vroeg ook naar de prejudiciële vragen die door de Raad van State zijn gesteld aan het Europese Hof van Justitie over de A2 Den Bosch–Eindhoven. Die vragen zijn gesteld over de uitleg van de Habitatrichtlijn. De Raad van State zegt daarmee eigenlijk dat hij het zelf ook niet weet. Voor mij is het heel moeilijk om te voorspellen wat daaruit gaat komen. Ik hoop natuurlijk dat wij de richtlijn goed hebben uitgelegd. De Raad van State heeft het tracébesluit niet geschorst en gezegd dat het aan mij is om te bepalen of ik in die periode gebruikmaak van de extra rijstrook. Daar heb ik voor gekozen en dat risico ligt dus ook bij mij.

De ChristenUnie heeft gevraagd of ik in gesprek ga over de bediening van de Maas. Ik ben daarover continu in gesprek geweest met Limburg en heb gezegd dat ik voor 2013 nog een aantal dingen wil doen, maar niet alles waar Limburg om vraagt. Ook hiervoor geldt dat het onderdeel is van de totale kosten op het gebied van vaarwegen, wegen en spoorwegen die nog bediscussieerd worden.

Ik wist nog niet dat het een probleem was om je elektrische fiets te parkeren. Wij doen veel met het Actieprogramma Fiets waarvoor 200 miljoen euro is gereserveerd. Dat is veel geld waar heel veel mee kan gebeuren en het is ook weer onderdeel van de heroverweging. Wij hebben al veel gedaan tussen 1999 en 2010. Er zijn 250.000 stallingsplaatsen gebouwd en gemoderniseerd. Ik weet dat er bij fietsenstallingen rekening gehouden wordt met specifieke vormen van fietsen en dus ook met de wat bredere elektrische fiets. Er is ook gevraagd wat ik doe met het nationaal fietsbeleid en of ik investeer in fietssnelwegen. Ik heb eerder geïnvesteerd in fietssnelwegen en als stimulans er zestien in de afgelopen jaren betaald. Het is, zoals gezegd, aan de regionale overheden om het voort te zetten. Met de green deal ondersteun ik de kennisontwikkeling op dit vlak, maar ik heb geen budget voor nieuwe fietssnelwegen.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg naar de stand van zaken van de motie-Verhoeven over de Code Publieksparticipatie Sneller & Beter. Ik wil publieksparticipatie beter vastgelegd hebben in onze procedures zodat wij niet iedere keer de situatie hebben dat iemand met iets komt en wij zeggen dat wij het al uitgezocht hebben. Wij zijn op dit moment in gesprek met een aantal partijen waaronder een aantal indieners van projecten. Het

Centrum Publieksparticipatie is bezig om die motie op te pakken door de Code Publieksparticipatie te herschrijven. Wij hebben overleg op het ministerie waarbij honderd maatschappelijke organisaties en ervaringsdeskundigen zijn uitgenodigd. Die hebben wij gevraagd om te reageren. Wij doen het ook met een aantal specifieke mensen. D66 is een van de leden van de Zoeterwoudse raad die als burgerparticipatant meedoet. Ik wil de komende tijd benutten om dat traject verder uit te werken en in het voorjaar van 2013 kan ik de Kamer over een nieuwe code berichten. Ik doe dat graag omdat wij dan kunnen afhechten wanneer volgens de Kamer iets voldoende is meegenomen en wanneer niet.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Er zijn wat minder vragen over het spoor, maar wij zien elkaar daar deze week nog menig uur over. Mevrouw Van Veldhoven vroeg naar de geelblauwe muur en of het PHS en het Programma Spoorse Doorsnijdingen voldoende oplossing bieden. Met het spoordoorsnijdingenprogramma en het PHS wordt een fors aantal overwegen aangepakt. Verbeteringen van veiligheid en bereikbaarheid in relatie tot overwegen blijft belangrijk, vandaar dat het opgenomen is in het regeerakkoord. In het voorjaar zal ik de Kamer informeren over de plannen voor de overwegen.

De heer Elias vroeg of het EMTRS en de overwegen overeind blijven. Zoals wij in de brief over het MIRT hebben aangegeven, vormen de prioriteiten uit het regeerakkoord een belangrijk criterium. Hiermee onderschrijf ik nog eens het belang dat ik hecht aan de invoering van het EMTRS en de aanpak van veiligheid en bereikbaarheid als gevolg van overwegen.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg of er voldoende oplossing voor de spoordoorsnijding in Vught in het PHS is en wanneer ik een startbeslissing neem. Er is al een beslissing over de MER genomen en in het kader van de MER Meteren-Boxtel zijn er meerdere varianten met en zonder een verdiepte ligging in Vught in studie. In 2014 komt duidelijkheid over deze verschillende varianten. Daarnaast hangt de oplossing in Vught samen met de oplossing voor de N65. De minister neemt de N65 mee in haar besluit over de bezuinigingen. De startbeslissing over de N65 wordt dus aangehouden.

De Kamer vroeg ook naar de gevaarlijke stoffen in Dordrecht: welke maatregelen worden er genomen om dat probleem op te lossen? Er is nog overleg gaande tussen het ministerie en de gemeente over eventuele aanvullende maatregelen. De planning is om daar in het voorjaar van 2013 uit te zijn.

De heer Elias vroeg naar het rapport over geluidshinder in Lansingerland. Wij willen dit zo snel mogelijk doen, maar het moet zorgvuldig gebeuren. Er is inmiddels een aantal dagen gemeten, maar de laatste meting moet nog plaatsvinden op een daarvoor geschikte dag. Toen ik dat hoorde dacht ik: wat is dan een geschikte dag? Dat blijkt te maken te hebben met de wind die voor de geluidsmeting uit een bepaalde hoek moet komen. Alle resultaten zullen verwerkt worden in een rapport, dat ongeveer acht weken na de laatste meting af is. Het rapport zal aan de Kamer worden gezonden.

Mevrouw Dik-Faber vroeg met betrekking tot Zwolle–Herfte of ik een oplossing kon meenemen die dichterbij Zwolle ligt. De verschillende oplossingen worden nu uitgewerkt door ProRail. Daarna volgt overleg met de regio. Ik weet niet of er een variant dichterbij Zwolle bij zit, maar ik zal de vraag meenemen. In het voorjaar volgt de keuzeoplossing in relatie tot het beschikbare budget. Mevrouw Dik-Faber vroeg ook wanneer het besluit over Eindhoven–Aken wordt genomen. Wij werken toe naar een besluit in het voorjaar van 2013.

Mevrouw Ouwehand verwees naar het rapport van de Gezondheidsraad. Ik heb dat gisteren ontvangen. Als zij het goed vindt, lees ik het eerst. Daarna formuleer ik een reactie die ik de Kamer zal doen toekomen.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat eventuele vervolgvragen worden meegenomen in de tweede termijn. Ik stel voor een spreektijd van twee minuten, waarbij de leden elkaar niet meer interrumpen.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik ben heel erg teleurgesteld in de beantwoording van de minister. Als je zo'n grote bezuinigingsopgave hebt, moet je niet op voorhand al een aantal projecten ontzien. Het gaat om grote projecten waarbij je in een klap de gehele bezuinigingsopgave kunt opvullen. Het lijkt mij dat je naar die projecten moet kijken. Daarnaast wijzen de cijfers die de minister aanlevert erop dat de ingeslagen weg misschien niet zo verstandig is. Wil de minister, als zij straks onderweg naar huis is, nog een keer de schriftelijke vragen en de antwoorden erbij pakken en naar vraag 75 en de antwoorden kijken? De weg die wij hebben ingeslagen leidt er alleen maar toe dat wij in 2 030 nog steeds knelpunten op de weg hebben. Als je kijkt naar de verhouding tussen intensiteit en capaciteit zijn er heel veel wegvlakken waar het straks vast komt te staan. Er zijn alternatieven die ik eerder naar voren heb gebracht, bijvoorbeeld een A54 die het verkeer niet naar de knooppunten leidt maar ervan af. Ik verzoek de minister om daarnaar te kijken. Ik wil de Kamer toch een uitspraak laten doen over de vraag of het verstandig is om de Blankenburgtunnel en de A27 te ontzien bij de bezuinigingen. Ik verzoek dus om een VAO.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. As je in tijden van bezuinigingen keuzes moet maken, is het voor het draagvlak in het land heel belangrijk dat er heldere criteria zijn, dat iedereen kan zien dat de afwegingen die gemaakt worden helder zijn en dat niet de politieke verdeling maar de wijze waarop de euro wordt ingezet de leidraad is geweest bij het maken van moeilijke keuzes. Er zullen heel veel mensen teleurgesteld zijn en heel weinig mensen blij zijn als wij de gehele lijst met elkaar vaststellen. Het is in dat licht dat mijn fractie extra kritisch is op wat uit het onderzoek naar de A27 moet komen. Ook daar geldt dat wij moeten weten wat de investering ons oplevert.

Ik ben wat betreft de Blankenburgtunnel blij met het antwoord van de minister op de vraag over de tolgelden en de inzet daarvan. Ik vind het jammer om te horen dat zij het geld wellicht bedacht heeft voor andere dingen, maar ik ben blij met de opening om het in te zetten voor een betere inpassing. Als er dan een meerderheid in de Kamer is voor de Blankenburgtunnel, laten wij dan zorgen dat die goed wordt ingepast. De minister zei daar wellicht nog suggesties voor te inventariseren. Een van de dingen die al eerder is genoemd is de aanleg van «oortjes» om luchtkwaliteit en geluidsniveaus in omliggende wijken te verbeteren. Ik vraag de minister om die in de afweging mee te nemen. Ik had nog een vraag over de SWUNG en de geluidstrillingen en wanneer wij daarover wetgeving kunnen verwachten.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de toezegging over de nadere duiding van het onderzoek naar de A27. Ik vraag de minister om het verslag van dit AO naar de commissie te geleiden zodat duidelijk is hoe de parlementariërs over het onderzoek hebben gesproken. Dat geeft denk ik veel helderheid.

De PvdA is niet dol op tol. Tol hef je alleen als het noodzakelijk is. Als ik echter moet kiezen tussen een betere inpassing en het heffen van tol voor het personenvervoer, kies ik voor een betere inpassing. De minister zegt dat zij openstaat voor de suggestie om een deel van de tol daarvoor te benutten. Ik hoor graag wanneer wij daarop een reactie krijgen. Ik neem aan dat die komt ruim voordat wij daarover de volgende keer spreken. Veel regio's maken zich zorgen over de 250 miljoen euro. Er zijn trajecten die mensen graag door willen laten gaan. De criteria zijn helder. Daarnaast moeten ze ingepast worden en moet de Kamer duidelijk gemaakt worden

op basis van welke afwegingen een traject wel of niet doorgaat. Dan is het uiteindelijk aan de Kamer om daarin een keuze te maken. Ik vind het goed dat dit samen met de regio's wordt gedaan, want zij kunnen het beste aangeven waar hun prioriteiten liggen.

De heer **Elias** (VVD): Voorzitter. Er is voor ons nog een springend punt: de tolheffing. Hoe je het ook wendt of keert, de facto was de tolheffing voor personenauto's van tafel en de facto ligt die daar ineens weer op. Dat is voor ons een nieuw fenomeen waarvan ik niet zo een-twee-drie kan zeggen dat ik daarmee akkoord ben. Het is waar dat ik in het debat en op andere plaatsen heb gezegd: liever een weg met tol voor vrachtvervoer en personenauto's dan geen weg, maar dit gaat allemaal wel erg snel. Ik moet dit echt in mijn fractie bespreken voordat ik kan zeggen dat de minister dit pad op kan gaan. Het komt ook een tikje onverwacht. Ik maak een nadrukkelijk voorbehoud en ik kom erop terug. Ik neem aan dat wij nader worden geïnformeerd.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter. Ik heb een sprankje hoop als de Blankenburgtunnel ook bij de VVD-fractie controversieel lijkt te worden. Zover laat de heer Elias het vast niet komen.

De heer **Elias** (VVD): Niet in de zin die u bedoelt.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Jammer.

Ik ben niet gerust op de manier waarop de minister uitlegt hoe natuur en kwaliteit van de leefomgeving een plaats hebben in de afweging. Het blijkt ook dat het niet werkt. Wij hebben internationaal afspraken gemaakt dat wij het verlies aan biodiversiteit twee jaar geleden al moesten stoppen. Dat is niet gelukt. Dan kun je internationaal wel afspreken dat wij dat dan in 2020 doen, maar je ziet dat die doelen iedere keer niet worden gehaald. De staatssecretaris zegt dat zij komt met een reactie op het rapport van de Gezondheidsraad dat gisteren is uitgebracht. Ik begrijp dat, maar ik wil graag van de minister weten of dit een vast criterium wordt in de kosten-batenanalyse. De Gezondheidsraad zegt letterlijk: er moet een intensivering komen van het stikstofbeleid. Wij weten wat de gevolgen kunnen zijn voor de gezondheid. Het kan natuurlijk niet zo zijn dat de minister die gaat over de aanleg van wegen doorgaat met haar bestaande modellen en dat dan de staatssecretaris van Milieu met een houtje-touwtje- en «we-gaan-de-rommel-opruimen»-stikstofbeleid komt. Ik wil graag de toezegging dat de bevindingen en de aanbevelingen van de Gezondheidsraad en het integrale natuurbeleid een goede plek krijgen bij de beslissingen. Wij weten nu al dat wij een stapje meer moeten zetten in plaats van doorgaan met de oude modellen omdat wij de doelen steeds niet halen. Amelisweerd en de Blankenburgtunnel zijn twee mooie symboolprojecten waarmee wij kunnen laten zien dat wij menen dat wij de volksgezondheid willen beschermen en de natuurdoelen willen halen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Vanwege de tijd sluit ik mij wat betreft de criteria aan bij mijn collega van D66. De ChristenUnie is en blijft fel tegenstander van de Blankenburgtunnel. Ik ben in Vlaardingingen geweest en heb toen al gezegd dat de Blankenburgtunnel geen oplossing biedt voor de verkeersproblematiek. Het is een bypass van de Beneluxtunnel. De minister geeft aan dat zij een robuust verkeerssysteem wil. De Blankenburgtunnel maakt het systeem niet robuust. De Oranjetunnel doet dat wel, die is veel meer toekomstgericht. Mijn fractie zegt: kies daarvoor en niet voor de Blankenburgtunnel.

Als dan toch voor die Blankenburgtunnel wordt gekozen, kies dan voor een geboorde variant. Ik ben er niet van overtuigd dat die variant niet haalbaar is. De ChristenUnie zou het liefst zien dat hiernaar een onafhankelijk onderzoek komt, maar ik vrees dat daar geen politieke meerderheid

voor bestaat. Ik ben wel blij met het kleine beetje compensatie dat er komt voor inpassing, maar eerlijk gezegd krijg ik het gevoel dat het een beetje schaamgroen is. Met de Blankenburgtunnel wordt de omgeving zo veel geweld aangedaan, dat wij dat eigenlijk niet acceptabel vinden. Welke maatregel je ook treft, het gebied zal onherstelbare schade toegebracht worden.

De minister gaf aan dat zij een brief heeft gestuurd over de Portway-variant. Volgens mij wordt daarin ingegaan op verouderde varianten uit 2009 en 2011. Wij vragen daarom of de minister de nieuwe variant 2012, die al een jaar op het ministerie ligt, wil toetsen. Die variant kan op meer draagvlak rekenen. Graag een reactie.

Ik was blij dat de staatssecretaris aangaf om maatregelen dichterbij Zwolle te checken. Is zij bereid de Kamer daarover te informeren in een brief?

De heer **Klein** (50PLUS): Voorzitter. De minister heeft nuances aangebracht bij het criterium «klein is fijn», dat de ChristenUnie heeft ingebracht. Het is juist om die nuances en die relativering aan te brengen. Klein kan natuurlijk heel vaak fijn zijn, maar dit terzijde. In het licht van de totale discussie is de af- en oprit vanaf Amsterdam natuurlijk ook klein. Er zitten wat nuances in en ik zou mij graag op een later moment met de minister willen verstaan over de manier waarop dit beter opgelost kan worden. Het gaat uiteindelijk om een robuuste omleiding, ook al is die heel kleinschalig.

30 jaar geleden ben ik als raadslid in Nijmegen met de doortrekking van de A15 bezig geweest. Er zijn in de loop van de jaren heel wat trajecten en projecten voorbijgekomen waaronder ook de tunnelvariant in allerlei soorten en maten. Wij zijn blij dat met de regio een oplossing is gevonden voor de brug, want die tunnel was eigenlijk wel heel erg duur. Er was ook een tunnelvariant met tol die afviel omdat de verkeersstromen anders gingen lopen. Wellicht kan ik zo een kanttekening maken bij de mogelijke effecten van tol voor de Blankenburgtunnel. Wij zijn in ieder geval verheugd dat er na 30 jaar een oplossing voor de A15 komt.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat bij de toezeggingen als termijn wordt aangehouden: ruim voor het notaoverleg MIR, dat waarschijnlijk eind maart gepland wordt, en in ieder geval na de invulling van de 250 miljoen euro. Als van deze termijn wordt afgeweken, moet dat gemeld worden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. De toezegging over inpassing en tol en de duidelijkheid die daarover gegeven moet worden, zal al eerder gestand worden gedaan.

De SP wees nog een keer op vraag 75. Die schriftelijke beantwoording heb ik eerder gegeven. Het beeld dat de heer Bashir schetst, klopt niet. Het kaartje van de verkeersanalyse van de Zuidvleugel schetst de problematiek conform het GE-scenario met de A4 Delft–Schiedam, A15 Maasvlakte-Vaanplein en de A13–A16, maar zonder de voorkeursvarianten Haaglanden en Rotterdam Vooruit. Bijna alle wegdelen scoren lager dan 0,9. Slechts enkele wegvakken op de A4 en A13 scoren 0,9 of hoger. Het resultaat van de investering kan de heer Bashir zien op de laatste pagina van het rapport waarop de projecten van rood naar geel gaan. Wat betreft het luchtfilter op de A9-Gaasperdammerweg informeer ik over de manier waarop dat precies is gegaan. Er is in 2009 door TNO windtunnelonderzoek gedaan voor de Gaasperdammertunnel. Dit onderzoek wees uit dat de concentraties NO_x en fijnstof bij de tunnelmonden onder de norm zaten en maatregelen om die concentraties te verlagen niet nodig waren. Het ontwerp is zodanig dat de tunnelmonden van de hoofdbuis en wisselbaan voorbij de wijken van Amsterdam Zuid-Oost eindigen zodat deze woonwijken niet met een verhoogde concentratie NO_x en fijnstof worden geconfronteerd. In het windtunnelonderzoek is ook een alternatief meegenomen waarbij 70% van de lucht uit de tunnel via een schoorsteen

werd afgevoerd. Het alternatief had geen significant voordelig effect op de woonomgeving en daarom is destijds besloten om geen luchtfilter aan te leggen. Ik kan het onderzoek aan de Kamer sturen als daaraan behoefte bestaat.

D66 wees nog een keer op de helderheid van de criteria bij bezuinigingen en benadrukte dat men moet kunnen zien hoe die keuzes gemaakt worden. Ik denk dat ik daar voldoende over heb gezegd. Mevrouw Van Veldhoven gaf aan dat zij blij is dat de invoering van tol wordt heroverwogen. De PvdA heeft gezegd dat zij geen voorstander is van tol, maar dat als het dan toch moet, het ter discussie kan staan. Datzelfde geldt voor mij. Ik ben geen voorstander van tol, maar er zijn drie projecten van voor mijn tijd waarvoor tol opgelegd was waarmee de financiering van de projecten rondgemaakt moest worden: de Blankenburgtunnel, de A13–A16 en de doortrekking van de A15. De heer Klein sprak over de tol voor de tunnel, maar zelfs voor de brug is er een tolvariant. De heer Elias gaf aan dat de tol voor hem nieuw is en dat hij daarop geen akkoord kan geven. Ik kom hier nog op terug. Ik zal bekijken of ik daarmee iets kan doen rond de inpassing. Dat zal zeker niet het gehele bedrag betreffen. Dat is een flink bedrag en dat hebben wij echt hard nodig in de bezuinigingen. Inpassingen voor natuur en milieu hebben natuurlijk veel lagere kosten dan de inpassingen die wij nu al gedaan hebben. Vergis u niet, wij hebben al voor 200 miljoen euro aan inpassingen gedaan rondom dit gebied met de verlengde tunnel en allerlei andere varianten. Ik kom voor het VAO erop terug of ik daar een mogelijkheid toe zie.

De PvdD maakt zich zorgen of natuur en kwaliteit en de leefomgeving wel voldoende meegenomen worden. Zij geeft aan dat een aantal natuurdoelen die wij ons stellen niet gehaald worden of in de tijd naar achteren worden geschoven. Dat geldt helaas ook voor een aantal verkeersdoelen. Ook die worden niet gehaald en in de tijd naar achteren geschoven. Ik blijf echter van mening dat wij in MKBA's en op andere plekken proberen om de verschillende belangen in evenwicht te houden, waarbij aan de ene kant mensen behoefte hebben om zich te verplaatsen en aan de andere kant wij de natuur en het milieu goed moeten beschermen. Mevrouw Ouwehand doelde ook op de gezondheid. De staatssecretaris heeft gevraagd om haar tijd te geven om het rapport te bekijken. Mevrouw Ouwehand koppelde dat meteen aan de Blankenburgertunnel en de A27, terwijl ik zie dat volksgezondheidsproblemen het meest ontstaan in het stedelijke gebied en bij het onderliggende wegennet waar mensen veel dichterbij de wegen wonen. Als het rapport bestudeerd is, zal er een reactie van onze kant komen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Neemt de minister in haar brief over de maatregelen die zij stuurt voor het VAO ook het idee van de oortjes mee?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik hoorde u dat zeggen, maar het project met oortjes dat aan de orde is geweest, waren oortjes die de gemeente Vlaardingen aan de weg wilde om daarmee een bedrijventerrein te ontsluiten. Ik heb daar toen niet enthousiast op gereageerd omdat je dan door drie putten heen moet. Dat maakt het er niet beter op. U vraagt om een betere inpassing en dan wordt het ernstiger. Ik wou er eigenlijk niet op ingaan, maar als ik wat doe, wil ik aangeven of ik een bedrag beschikbaar stel voor een inpassing en dan vind ik dat de regio daar zelf naar moet kijken.

De ChristenUnie zegt dat de Oranjetunnel beter en toekomstgerichter is dan de Blankenburgertunnel. Ik vind dat absoluut niet. De Blankenburgertunnel is gewoon verkeerskundig en financieel beter en daarmee ook robuuster dan de Oranjetunnel. De ChristenUnie vroeg of wij de Portwayvariant 2012 willen uitrekenen. Daarom ben ik zo blij dat wij een code voor burgerparticipatie krijgen. Ik wil niet dat iedere keer dat wij een burgervariant doorrekenen en aangeven waarom die minder goed is dan de variant

die op tafel ligt, er weer een nieuwe variant komt die wij ook afwijzen en daarna weer een. Zo kunnen wij eindelijk bezig blijven. Ik ben dus niet van plan om ook weer Portway-variant 2012 door te rekenen, want als die niet blijkt te werken, komen misschien de varianten voor 2013 en 2014. Zo kunnen wij nooit tot besluitvorming komen. Ik ben zelf ook heel erg gebaat bij een code voor dit soort projecten.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik heb er alle begrip voor dat u niet keer op keer op keer burgerinitiatieven wilt doorrekenen, maar nu worden in de brief varianten uit 2009 en 2011 door elkaar beoordeeld, terwijl er een variant 2012 ligt. Ik vraag om een correcte brief waarin de variant 2012 wordt beoordeeld.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: We hebben zowel de variant 2009 als de variant 2011 los van elkaar beoordeeld, dus niet door elkaar heen. Wij hebben op inhoudelijke gronden geen beter alternatief gevonden dan het alternatief dat voorgelegd werd. De inhoudelijke afweging is gemaakt en daarom ben ik niet van zin om een variant 2012 te beoordelen.

De heer Klein heeft een aantal opmerkingen gemaakt over de historie van de A15. Ik laat mij graag nog eens bijpraten over de finesses van Hoevelaken, want daarin heeft hij volgens mij veel inzicht.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Er resten mij nog twee vragen. Die van mevrouw Van Veldhoven gaat over geluidstrillingen en de relatie met de SWUNG. Het antwoord op de vraag of de trillingen een verband hebben is «nee», maar ik heb begrepen dat trillingen een ingewikkelde materie is. Er vindt momenteel onderzoek plaats naar de mogelijkheid van wetgeving. Er is wel een beleidsregel die wij toepassen bij het aanleggen van nieuwe projecten. Voor Zevenaar en Lansingerland vormt SWUNG het normenkader voor het geluid.

Mevrouw Dik-Faber vroeg of wij kunnen berichten over de suggestie om dichterbij Zwolle een oplossing te vinden. Bij de beantwoording van de keuze kan deze vraag meegenomen worden door degene die de alternatieven onderzoekt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Mijn vraag was juist wanneer wij meer horen over het onderzoek naar de mogelijkheid van wetgeving.

Staatssecretaris **Mansveld**: Daar heb ik geen antwoord op. Ik laat u daarover schriftelijk berichten.

De **voorzitter**: Mijn suggestie is om het VAO na het kerstreces te plannen. Voor het VAO ontvangen wij de brief van de minister over de besteding van het geld als er tol voor de Blankenburgtunnel geheven wordt.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Als mensen moties willen indienen over de opzet voor de A27 moet dat nog mogelijk zijn.

De **voorzitter**: Kan de minister aangeven of het nog effect heeft als wij medio januari een Kameruitspraak doen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is wel heel laat omdat de commissie in maart moet rapporteren. Ik weet natuurlijk niet wat voor moties de Kamer gaat indienen, maar als die effect hebben op de bezuinigingen, moeten wij die gaan vormgeven. In januari wil ik naar de regio's toe. Ik heb gelezen dat de agenda van de Kamer heel erg vol zit, maar dit zijn elementen die ervoor pleiten om het voor het kerstreces te doen.

De **voorzitter**: Wij proberen voor het kerstreces een VAO te plannen. De volgende toezeggingen zijn gedaan:

- De minister van Infrastructuur en Milieu neemt een matrix op in de brief over de wijze waarop de bezuinigingen neerslaan op de MIRT-projecten. De Kamer ontvangt deze brief in maart 2013. In die matrix zullen per project de scores worden weergegeven voor de gehanteerde criteria.
- De minister van Infrastructuur en Milieu komt terug op de wijze waarop het geld wordt besteed dat vrijkomt als voor de Blankenburg-tunnel tot tol wordt besloten. Dit gebeurt voor het VAO.
- In het voorjaar van 2013 zal de Kamer de Code Publieksparticipatie Sneller & Beter ontvangen die is opgesteld ter uitvoering van de motie-Verhoeven.
- De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu zal de Kamer in het voorjaar van 2013 nader informeren over de aanpak van overwegen.
- De minister van Infrastructuur en Milieu zal de Kamer het onderzoek naar de luchtkwaliteit van de A9-tunnelmonden in Amsterdam toesturen, dat in het verleden is uitgevoerd.
- De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu zal de Kamer het rapport sturen over het geluidsonderzoek in Lansingerland.
- De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu zal de Kamer nader informeren over het knelpunt Zwolle–Herfte.
- De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu zal de Kamer een schriftelijke reactie doen toekomen op rapport van de Gezondheidsraad over de invloed van stikstof op de gezondheid.
- De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu zal de Kamer informeren over een eventueel voornemen om een wetgevend kader op te stellen voor trillingshinder.
- De minister van Infrastructuur en Milieu stuurt het verslag van deze vergadering door naar de commissie-Schoof.

De **voorzitter**: Ik dank iedereen voor zijn of haar aanwezigheid en sluit de vergadering.

Sluiting 13.25 uur

Volledige agenda

1. MIRT projectenboek 2013 (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport)

33400-A-3 – brief regering d.d. 1 oktober 2012

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

2. Reactie naar aanleiding van de vragen tijdens de procedurevergadering van de vaste commissie van Infrastructuur en Milieu van 5 december 2012

33400-A-23 – brief regering d.d. 7 december 2012

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

3. Verslag houdende een lijst van vragen en antwoorden inzake het Infrastructuurfonds (Kamerstuk 33 400 A)

33400-A-8 – brief regering d.d. 30 oktober 2012

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

4. Lijst van vragen en antwoorden inzake het MIRT Projectenboek 2013

33400-A-9 – brief regering d.d. 30 oktober 2012

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

5. Bestuurlijke Overleggen MIRT najaar 2012
33400-A-20 – brief regering d.d. 4 december 2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus
6. Antwoorden op vragen van de commissie, gesteld tijdens het algemeen
overleg van 10 oktober 2012, over de verbreding van de A27
33400-A-12 – brief regering d.d. 7 november 2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus
7. Nieuwe Westelijke Oeververbinding Rotterdam
32 598-4 – brief regering d.d. 23 januari 2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus
8. Antwoorden op vragen van de commissie inzake de Nieuwe Westelijke
Oeververbinding (NWO)
32 598-5 – brief regering d.d. 23 januari 2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus
9. Stand van zaken m.b.t. de Nieuwe Westelijke Oeververbinding in
verband met de Ontwerp-Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio
Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding, t.b.v. het AO op
13 maart a.s.
32 598-7 – brief regering d.d. 8 maart 2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus
10. Lijst van vragen en antwoorden inzake de stand van zaken m.b.t. de
Nieuwe Westelijke Oeververbinding in verband met de Ontwerp-
Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke
Oeververbinding
32 598-8 – brief regering d.d. 29 maart 2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus
11. Lijst van vragen en antwoorden inzake de Nieuwe Westelijke Oeverver-
binding (NWO)
32 598-9 – brief regering d.d. 3 april 2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus
12. Beantwoording aanvullende vragen t.b.v. de tweede termijn van het
AO over de Nieuwe Westelijke Oeververbinding
32 598-10 – brief regering d.d. 19 april 2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus
13. Aanbieding verkeersrapport Nieuwe Westelijke Oeververbinding
32 598-11 – brief regering d.d. 24 april 2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus
14. Onderbouwing lengte landtunnel NWO
32 598-13 – brief regering d.d. 25 april 2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus

15. *Hoofdlijnen van besluiten prioritaire infrastructuurprojecten in de Zuidvleugel die de komende periode nader zullen worden uitgewerkt en te zijner tijd aan de Kamer zullen worden gezonden*
33000-A-45 – brief regering d.d. 7 december 2011
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
16. *Aanbieding van de toegezegde Integrale Verkeersanalyse Zuidvleugel Randstad*
32 598-15 – brief regering d.d. 31 augustus 2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
17. *Afrit Hoevelaken in WAB A28 Utrecht-Amersfoort*
29 385-74 – brief regering d.d. 14 november 2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
18. *Voorlopig advies van de commissie voor de milieueffectrapportage MER inzake de Rijnlandroute*
33400-A-18 – brief regering d.d. 21 november 2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
19. *Definitief advies commissie MER Rijnlandroute*
33400-A-24 – brief regering d.d. 7 december 2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
20. *Uitstel besluitvorming OV SAAL en RRAAM*
2012Z21430 – brief regering d.d. 7 december 2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
21. *Aanbieding van de tekst Green Deal Fiets in het woon-werkverkeer*
33 043-13 – brief regering d.d. 3 december 2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
22. *Informatie over laatste stand van zaken subsidie Spoorse Doorsnijdingen*
33400-A-11 – brief regering d.d. 31 oktober 2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
23. *Fietsparkeren bij stations*
29 984-317 – brief regering d.d. 24 oktober 2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
24. *Voortgangsrapportage realisatie toegankelijkheid spoor*
29 984-331 – brief regering d.d. 15 november 2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansfeld
25. *Voortgang van de gebiedsontwikkeling Bloemendalerpolder*
32 660-56 – brief regering d.d. 15 november 2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

26. Antwoorden op vragen van de commissie inzake de Monitor Infrastructuur en Ruimte 2012 nulmeting van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)

32 660-55 – brief regering d.d. 5 november 2012

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

27. Aanbieding publicatie Mobiliteitsbalans 2012 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

31 305-201 – brief regering d.d. 16 november 2012

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

28. Actieagenda architectuur en ruimtelijk ontwerp 2013–2016

31 535-10 – brief regering d.d. 18 september 2012

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

29. Beantwoording vragen commissie over de derde Voortgangsrapportage van het Groot Project RRAAM en de resultaten van de marktuitvraag ecologie

2012Z21486 – brief regering d.d. 10 december 2012

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