
43 MIRT

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 28 juni 2012 over **MIRT**.



Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):
Voorzitter. Wij hebben uitgebreid gesproken over het MIRT. Er zijn toch twee punten waarbij wij nog een opmerking willen maken, namelijk de Rijnlandroute en de bezuiniging van 5 mld. op het Infrastructuurfonds.

De Rijnlandroute is zeer omstreven. Het alternatief, de Churchill Avenue, moet wat ons betreft echt beter worden bekeken voordat het Rijk geld overmaakt. Wij hebben net nog een petitie in de vorm van een motie gekregen van de mensen die zich heel terecht heel druk hebben gemaakt om die Churchill Avenue. Vandaar dat ik nu niet hun motie indien maar wel eentje die op hetzelfde neer komt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er onduidelijkheid blijft over de reële kosten van het Rijnlandroute alternatief de Churchill Avenue ten opzichte van de variant Zoeken naar Balans;

constaterende dat de Churchill Avenue het landschap en de leefomgeving van omwonenden ontziet en op veel meer draagvlak mag rekenen dan Zoeken naar Balans;

verzoekt de minister, een second opinion naar de kosten van de Churchill Avenue en Zoeken naar Balans als voorwaarde te verbinden aan de rijksbijdrage voor de Rijnlandroute,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 72 (33000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering tot 2028 ten minste 5 mld. moet bezuinigen op het Infrastructuurfonds;

constaterende dat de regering een prioritering van mobiliteitsprojecten heeft gemaakt op basis van de gezamenlijke criteria uit de SVIR onder de noemer "visie" en het criterium "knelpunt";

overwegende dat de criteria uit de SVIR per project verschillend kunnen scoren en dat daarom een gebundelde score voor "visie" weinig zegt;

overwegende dat het op basis van deze globale puntenscorelijst en andere beschikbare overzichten niet goed mogelijk is, projecten te beoordelen;

verzoekt de regering, voor alle (potentiële) projecten in het MIRT-trajectenboek jaarlijks een puntenscorelijst te maken met daarin per project (een globale indicatie van) de kosten van de voorgestelde maatregelen en scores voor de afzonderlijke criteria concurrerend, bereikbaar, leefbaar, natuur, milieu, veilig en robuustheid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gent, Kuiken, Verhoeven en Wiegman-van Meppelen Scheppink. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 73 (33000-A).



Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik had een motie aangekondigd over grensoverschrijdend spoor in Limburg. Omdat er sprake is van positieve ontwikkelingen, doe ik dat niet. Ik vraag de minister wel om de Kamer voor het najaarsoverleg het definitieve besluit over de infrastructuuruitbreiding Heerlen-Herzogenrathgrens te sturen. Dit moet niet blijven liggen tot 2013.

Ik dien drie moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, de afslag Hoevelaken ook vanuit de richting Amsterdam open te houden tot het tracébesluit voor knooppunt Hoevelaken en deze afrit niet te sluiten in het kader van het speedwetproject A28,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Wiegman-van Meppelen Scheppink. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 74 (33000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

Wiegman-van Meppelen Scheppink

constaterende dat volgens de minister met 200 km/u op bestaand spoor rijden in Nederland niet effectief is gezien de afstanden;

overwegende dat de reistijdwinst op de Hanzelijn het tegendeel bewijst;

overwegende dat de minister een snelheidsverhoging naar 200 km/u onnodig duur voorspiegelt op basis van verouderde spoornormen;

verzoekt de regering, af te stappen van spoornormen uit het stoomtreintijdperk en een studie te doen naar de haalbaarheid van 200 km/u op (delen van) het hoofdrailnet en deze toekomstige snelheidsverhoging bij ingrepen in de spoorweginfrastructuur, zoals het project Driebergen-Zeist, niet fysiek onmogelijk of onnodig duur te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Wiegman-van Meppelen Scheppink. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 75 (33000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat ProRail voor het behoud van de doorgaande trein Tiel-Elst-Arnhem en de toekomstige groei van het aantal treinen in het capaciteitsvergrotingsplan van 14 juni 2012 een viersporige oplossing bij Elst heeft uitgewerkt en deze oplossing ruimtelijk mogelijk is;

constaterende dat er in Elst is gekozen voor een driesporige oplossing, waarbij het derde spoor in 2014 als keerspoor wordt gerealiseerd en dit spoor pas later wordt doorgetrokken;

overwegende dat hiermee de verbinding Tiel-Elst-Arnhem toch een paar jaar geknipt dreigt te worden;

constaterende dat het volgens ProRail noodzakelijke vierde spoor geplande bebouwing raakt en daarom het stedenbouwkundig plan Elst Centraal en de bestemmingsplannen moeten worden aangepast voor de realisatie van dit spoor;

overwegende dat het dicht op het spoor bouwen strijdig is met artikel 20 en 21 van de Spoorwegwet;

overwegende dat de meerkosten voor een vierde spoor 34 mln. zijn en kunnen worden gedekt uit het structurele budget van 25 mln. per jaar voor regionaal spoor uit het Lenteakkoord, waarin deze spoorlijn specifiek wordt genoemd;

verzoekt de regering,

- het derde spoor in 2014 volledig te realiseren zodat de verbinding Tiel-Elst-Arnhem niet tijdelijk hoeft te worden geknipt;
- het vierde spoor bij Elst fysiek voor de toekomst niet onmogelijk te maken en daarom de gemeente Overbetuwe een aanwijzing te geven om het stedenbouwkundig plan Elst Centraal en het bestemmingsplan aan te passen;
- middelen voor het vierde spoor beschikbaar te stellen uit het Lenteakkoord,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Wiegman-van Meppelen Scheppink. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 76 (33000-A).



De heer **Verhoeven** (D66):

Voorzitter. Ik begin gelijk met het voorlezen van mijn twee moties. Dat vind ik in dit geval wel passend.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering voornemens is de A15 door te trekken naar de A12;

constaterende dat hierbij is gekozen voor de aanleg van een brug over het Pannerdens Kanaal;

overwegende dat de kwaliteit van de leefomgeving zo veel mogelijk gewaarborgd dient te worden bij de doortrekking van de A15;

overwegende dat de creativiteit en kennis van de markt kan worden ingezet om te zoeken naar een betaalbare oplossing voor de oeververbinding bij het Pannerdens Kanaal;

verzoekt de regering, te kiezen voor een open aanbesteding van de doortrekking van de A15, waarbij een oeververbinding, in plaats van een brug, wordt aanbesteed,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 77 (33000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

Verhoeven

overwegende dat burgerinitiatieven een waardevolle bijdrage kunnen leveren aan het zoeken naar oplossingen en draagvlak voor infrastructurele projecten;

overwegende dat burgerinitiatieven daarom op welwillende, serieuze en eerlijke wijze moeten worden meegewogen bij het onderzoek naar alternatieven;

overwegende dat kansrijke burgerinitiatieven moeten kunnen rekenen op ambtelijke en bestuurlijke medewerking bij het uitwerken van hun initiatief;

verzoekt de regering, een protocol op te stellen voor hoe om te gaan met kansrijke burgerinitiatieven op het gebied van infrastructuur, en de Kamer hierover binnen een halfjaar te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 78 (33000-A).



De heer **Aptroot** (VVD):

Voorzitter. Ik dien de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Ring Utrecht is belast met regionaal en doorgaand verkeer en te kampen heeft met grote verkeersdrukte en vertragingen;

overwegende dat Rijk, provincie Utrecht en gemeente Utrecht overeenstemming hebben bereikt over de aanpak en al stappen hebben gezet in de planvorming om de Ring Utrecht op te waarderen;

voorts overwegende dat de verkeersdrukte en de toenemende automobiliteit het noodzakelijk maken de planvorming en uitvoering zonder vertraging door te laten gaan;

verzoekt de regering om onverkort door te gaan met de noodzakelijke opwaardering van de Ring Utrecht,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 79 (33000-A).



De heer **Aptroot** (VVD):

Voorzitter. Straks zal collega De Rouwe mede namens de VVD-fractie een motie indienen over de Rijnlandroute. Wij

steunen het besluit van de provincie Zuid-Holland. Wij vinden het belangrijk dat er nog eens wordt gekeken naar de inpassing. Het gaat om Stevenshof, Maaldrift, maar ons gaat het er vooral om dat er gekeken wordt of de tunnel in Voorschoten verlengd kan worden om daardoor de overlast aldaar helemaal weg te nemen. Wij weten dat de minister deze intentie ook heeft.



Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Voorzitter. Ik dien de volgende moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er sinds eind 2007 van en naar Brabant een aantal nachten per week treinen rijden op de verbindingen Rotterdam-Eindhoven-Utrecht;

overwegende dat de provincie Noord-Brabant en de grote steden in Brabant tot dusver de aanloopverliezen voor hun rekening hebben genomen, en dat daarom de NS deze treinen op vrijdag- en zaterdagochtend tot 02.00 uur momenteel al kostendekkend kan laten rijden,

verzoekt de regering om in de Hoofdrailnetconcessie nachttreinen op te nemen tussen de Randstad en Brabant, aansluitend aan de nachttreinen in de Randstad, ten minste in de nachten van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag, waarvan de laatste treinen uit Rotterdam respectievelijk Utrecht vertrekken om ca. 02.00 uur,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kuiken, De Rouwe, Bashir, Van Gent, Verhoeven en Ouwehand.

Zij krijgt nr. 80 (33000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

roept de regering op om de spoorpassage N18 bij Haaksbergen ondergronds uit te voeren en hiervoor de financiële dekking allereerst te zoeken binnen het bestaande budget, bij voorkeur uit aanbestedingsmeevallers,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 81 (33000-A).

Kuiken

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering om de combivariant 2 als voorkeurs-tracé voor de verlengde A15 te benoemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kuiken. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 82 (33000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

roept de regering op om nader onderzoek te doen naar de middenvariant Sluiskolk Eefde en de reeds bestaande informatie over het onderzoek naar beide varianten, waaronder de informatie van Rijkswaterstaat en Grontmij, toe te sturen aan de Kamer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kuiken en Van Gent. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 83 (33000-A).



Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Voorzitter. De Rijnlandroute is de PvdD een gruwel. Ook bij andere fracties in de Kamer, ieder op haar eigen manier, leven er nog veel vragen, vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben ingestemd met de aanleg van de Rijnlandroute volgens het tracé "Zoeken naar Balans";

constaterende dat belanghebbende gemeenten Leidschendam-Voorburg, Voorschoten, Wassenaar en Zoeterwoude tegen deze aanleg zijn, het Rijk voldoende draagvlak als voorwaarde voor zijn bijdrage heeft gesteld en er bovendien grote twijfels bestaan over de gevoerde procedures en gebruikte onderzoeksgegevens;

verzoekt de regering, nu geen groen licht te geven voor de Rijnlandroute maar het besluit uit te stellen, in ieder geval tot na de verkiezingen van 12 september 2012,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 84 (33000-A).



De heer **De Rouwe** (CDA):

Voorzitter. Het CDA was, is en blijft voorstander van de verbeteringen rond de ring Utrecht. Mijn collega Aptroot heeft daarover een motie ingediend. Deze is ondertekend door het CDA. Wij stellen vast dat de minister door kan gaan en door zou moeten gaan. Wij hebben gepleit voor een fatsoenlijke en zorgvuldige inpassing, in overleg met omwonenden en gemeenten. Wat ons betreft kan de minister dat proces voortzetten.

Mevrouw Kuiken heeft een motie ingediend, ook namens het CDA. Wij hadden een soortgelijke motie over Nachtnet Brabant. Wij hechten eraan dat er ook in de weekenden, op de latere tijdstippen, treinen rijden. Er is draagvlak voor omdat passagiers ook op latere tijdstippen veilig thuis willen komen. Daarom hebben wij de motie medeondertekend. Ten slotte dien ik een motie in met de heer Aptroot. Deze motie gaat over de Rijnlandroute. Wij stellen vast dat de provincie die daarvoor het bevoegd gezag is, een besluit heeft genomen. Zowel de VVD als het CDA heeft aangedrongen op een zorgvuldige inpassing. De heer Aptroot heeft daar een aantal woorden aan gewijd, waar ik mij graag bij aansluit. We vragen de minister om de moties die in de Provinciale Staten zijn aangenomen, ter harte te nemen. Het Rijk heeft daar regelmatig een rol in. Daarom dienen wij de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Provinciale Staten een besluit hebben genomen over het tracé van de Rijnlandroute;

voorts constaterende dat de minister een financiële bijdrage levert aan dit project;

verzoekt de regering, in overleg met de provincie en omliggende gemeenten actief bij te dragen aan de best mogelijke inpassing van de Rijnlandroute,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 85 (33000-A).



Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ook nu komen de laatste moties nog binnen terwijl ik al praat. Ik begin met de motie-Van Gent op stuk nr. 72 waarin wordt gevraagd om een second opinion over de Churchill Avenue. De provincie is verantwoordelijk voor het maken van die afweging. De provincie heeft inmiddels ingestemd met het voorkeursalternatief. Gedeputeerde Staten hebben daar ook mee ingestemd. Daar zijn alle onderzoeken gedaan en tegen elkaar afgewogen. Dus ik ontraad deze motie.

Dan kom ik bij de motie-Van Gent c.s. op stuk nr. 73 waarin wordt gevraagd een uitgebreide puntenscorelijst te maken voor het MIRT. Ondanks het feit dat ik altijd voor zeer veel transparantie ben, ontraad ik deze motie. De reden is dat het MIRT Projectenboek die transparantie al geeft. Het is opgebouwd uit drie onderdelen: de gebiedsagenda, de structuurvisie en de projecten en de planuitwerking. Daarin wordt een vergelijking gemaakt tussen alle verschillende projecten. In die MIRT Projectenboeken en op basis van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) kun je ook zien wat de keuzes zijn. In de knelpuntenlijst die ik de Kamer heb toegestuurd, ging het over de moties en onder andere over de lijst van de heer De Rouwe, die ook ooit was ingediend. Daarin werd afgeweken van de keuzes die ik als minister op basis van het MIRT had gemaakt, maar de Kamer wilde die toch. Dat mag de Kamer. Vervolgens heeft de Kamer gevraagd: als u die projecten nog apart behandelt, kunt u dan aangeven welke prioritering ze krijgen? Die lijst was dus niet bedoeld voor alle projecten, maar voor de door de Kamer ingediende extra projecten. Het MIRT Projectenboek is een heel goed boek om een totaalvergelijking te maken. Dus ik ontraad deze motie.

De motie-Wiegman-van Meppelen Scheppink op stuk nr. 74 gaat over het tracébesluit voor Knooppunt Hoevelaken. Op dit moment bekijk ik hoe deze aansluiting in beide richtingen open kan blijven. Wanneer het in 2013 duidelijk is, kom ik daar bij de Kamer op terug. Ik weet dat ik niet het advies "motie aanhouden" kan geven, maar dat zou het advies eigenlijk zijn. Als de motie niet wordt aangehouden, dan ontraad ik haar op dit moment.

In de motie-Wiegman-van Meppelen Scheppink op stuk nr. 75 wordt gevraagd af te stappen van de spoornormen uit het stoomtreintijdperk, nieuw onderzoek te gaan doen en vervolgens niet alvast de 200 km/u in Driebergen-Zeist mee te nemen in het project Driebergen. Dit project start binnenkort. Vertragingen in de nieuwe procedure acht ik niet verantwoord. Gezien het kabinetsstandpunt uit 2001 is het ook niet meer aan de orde. Ik onderzoek wel de mogelijkheden voor 160 km/u, maar bij 200 km/u gaat het om aanzienlijke investeringen in veiligheid en geluid. Ik ontraad daarom deze motie.

In de motie-Wiegman-van Meppelen Scheppink op stuk nr. 76 wordt gevraagd het derde spoor volledig te realiseren zodat de verbinding Tiel-Elst-Arnhem niet hoeft te worden geknipt, het vierde spoor bij Elst ook niet fysiek te knippen en middelen voor het vierde spoor beschikbaar te stellen. Als zij het goed vindt, schuif ik die even achteraan in het rijtje. Mijn antwoord zal ongetwijfeld ergens tussen deze papieren zitten. Anders herinner ik mij nog ongeveer de discussie in het AO.

In de motie-Verhoeven/Kuiken op stuk nr. 77 wordt gevraagd te kiezen voor een open aanbesteding, waarbij het gaat om een brug/tunnel. Die ontraad ik. Een dergelij-

ke open aanbesteding boven de keuze voor de verlegde of verdiepte variant betekent dat er veel langer onzekerheid is voor de omwonenden over welke keuze gemaakt wordt. Ook zijn er extra proceskosten van 20 mln. mee gemoeid. De tunnel gaat volgens de huidige berekeningen meer dan 210 mln. kosten. Het zou onrealistisch zijn te denken dat de markt het gat van die 210 mln. plus die 20 mln., samen 230 mln., gaat ophoesten. Ik ontraad daarom deze motie.

De motie-Verhoeven op stuk nr. 78 gaat over burgerinitiatieven. Ik ben heel blij met deze motie. Een reden is dat wij ons heel vaak samen afvragen: klopt het eigenlijk wel en moet er niet nog een second opinion en nog een third opinion komen? Als we het met elkaar eens zijn over dat protocol kan dit een heel mooi middel zijn om in de Kamer te bespreken of er aan alle eisen voldaan is. Zo ja, dan weten we of er al dan niet iets afvalt. Ik zie deze motie als ondersteuning van beleid en laat het oordeel erover aan de Kamer over.

De heren Aptroot en De Rouwe hebben in hun motie op stuk nr. 79 gevraagd om het onverkort doorgaan met de noodzakelijke opwaardering van de ring Utrecht. Dat doe ik natuurlijk graag. Die motie neem ik over.

De voorzitter:

Minister, een motie kunt u niet overnemen, een amendement wel.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dan laat ik het oordeel over deze motie over aan de Kamer.

De motie op stuk nr. 80 gaat over de nachttreinen naar Brabant. In het AO heb ik gezegd dat die nachttrein op dit moment nog niet kostendekkend is. In het kader van de Hoofdrailnetconcessie komen we hier nog op terug. Door het op deze manier te doen, worden de kosten die nu door de provincie worden gemaakt gewoon bij het Rijk neergelegd. Ik ben daar geen voorstander van. Daarom ontraad ik deze motie.

De motie van mevrouw Kuiken op stuk nr. 81 gaat over de N18 in Haaksbergen. Daar zal ik straks op terugkomen.

In haar motie op stuk nr. 82 vraagt mevrouw Kuiken de regering de combivariant 2 als voorkeurstracé voor de verlengde A15 te benoemen. Ik denk dat uit mijn eerdere reactie wel duidelijk is geworden dat ik die motie ontraad omdat de combivariant 2 uiteindelijk leidt tot overschrijding van de termijnen die we nu voor ogen hebben en niet binnen het bestaande budget kan. Bovendien verlegt deze variant de problematiek van Groessen naar Boerenhoek, wat bij andere partijen weer problemen geeft.

Voorzitter: Bermdsen



Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

In de motie op stuk nr. 83 vragen mevrouw Kuiken en mevrouw Van Gent om nader onderzoek naar de sluisolk bij Eefde te doen en informatie over het onderzoek naar beide varianten naar de Kamer te sturen. Informatie over afwegingen tussen verschillende varianten kan naar de Kamer worden gestuurd. In die zin is de motie ondersteuning van beleid. Nader onderzoek is niet nodig. Wat dat betreft ontraad ik de motie. Naar aanleiding van deze opmerking moet de Kamer maar bekijken of de motie intact blijft of dat zij aangepast wordt.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

In de motie op stuk nr. 84 wordt de regering verzocht nu geen groen licht te geven voor de Rijnlandroute maar het besluit uit te stellen, in ieder geval tot na de verkiezingen van 12 september 2012. Ik ontraad deze motie. Het gaat om een provinciaal besluit. We hebben misschien wel nationale verkiezingen, maar de discussie is in de provincie gevoerd. Daar zijn besluiten genomen. Ik heb aangegeven waarom ik daar graag aan bijdraag en daar blijf ik bij.

De motie op stuk nr. 85 van de heer De Rouwe gaat over de Rijnlandroute. Zoals ik in het AO al zei, zie ik dit als ondersteuning van beleid. Inpassing van de nog resterende 25 mln. van de 100 mln. is denk ik heel goed te realiseren. Ik zal Rijkswaterstaat vragen actief mee te denken over een zo scherp mogelijke marktuitvraag, zodat de kwaliteit van inpassing zo hoog mogelijk kan zijn.

Ik kom bij dezen nog even terug op de motie op stuk nr. 76 van mevrouw Wiegman. Ik ontraad deze motie omdat het vierde spoor niet inpasbaar en kostbaar is. Wat ons betreft is het ook niet noodzakelijk. Het derde spoor is haalbaar en wordt ook mogelijk gemaakt voor de toekomst. De middelen uit het Lenteakkoord zijn ook alleen voldoende voor het derde spoor. Ik ontraad dus de motie op stuk nr. 76.

De Kamer had ook nog een antwoord te goed over de motie op stuk nr. 81. Deze motie van mevrouw Kuiken gaat over de N18 bij Haaksbergen. De noodzaak van deze motie is bij mij niet bekend. Ik zal dit eerst moeten onderzoeken. Ik wil de Kamer hier graag over informeren. Het zou mij een lief ding zijn als mevrouw Kuiken bereid was om de motie aan te houden. Als zij de motie nu meteen in stemming wil brengen, moet ik die ontraden omdat ik nut en noodzaak niet kan overzien.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Ik houd de motie aan als de minister kan toezeggen dat zij de zaak onderzoekt en een brief stuurt. Bij dezen.

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

Dat zeg ik toe.

De **voorzitter**:

Op verzoek van mevrouw Kuiken stel ik voor, haar motie (33000-A, nr. 81) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De beraadslaging wordt gesloten.