

Vergaderjaar 2021–2022

35 925 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2022

Nr. 70

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 25 april 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 11 april 2022 overleg gevoerd met de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 juni 2021 inzake Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (Kamerstuk 31 305, nr. 328);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 juni 2021 inzake kabinetsreactie Rli-adviesrapport «Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid» (Kamerstuk 31 305, nr. 330);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 december 2021 inzake reactie op verzoek commissie om beter en structureler te worden betrokken bij de brede afweging tussen bereikbaarheids- en mobiliteitsopgaven (Kamerstuk 35 925 A, nr. 26);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 september 2021 inzake MIRT-overzicht 2022 (Kamerstuk 35 925 A, nr. 5);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 juni 2021 inzake instandhouding rijksinfrastructuur (Kamerstuk 35 570 A, nr. 61);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 juni 2021 inzake appreciatie en voortgang Deltaplan (Kamerstuk 35 570 A, nr. 85);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 juni 2021 inzake pilots alternatieve vormen van vervoer en betaling (Kamerstuk 31 305, nr. 329);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 juni 2021 inzake planning vervanging en renovatie Van Brienenoordbrug (Kamerstuk 29 385, nr. 112);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 juni 2021 inzake beperkingen op de Haringvlietbrug voor**

- het wegverkeer en de scheepvaart (Kamerstuk 35 570 A, nr. 88);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 juni 2021 inzake Zeesluis IJmuiden en selectieve onttrekking (Kamerstuk 35 570 A, nr. 87);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 juli 2021 inzake aanpak spreiden en mijden (Kamerstuk 31 305, nr. 331);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 juli 2021 inzake afhandeling van de moties van de leden Alkaya en Van der Plas over het zo spoedig mogelijk beëindigen van tolheffing voor de Westerscheldetunnel (Kamerstuk 35 570 A, nr. 67) en van het lid Stoffer c.s. over het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel (Kamerstuk 35 570 A, nr. 64) (Kamerstuk 35 570 A, nr. 90);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 augustus 2021 inzake extra reistijd door toepassen 50 km/u met twee versmalde rijstroken bij de Haringvlietbrug (Kamerstuk 35 570 A, nr. 96);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 augustus 2021 inzake Rapportage Rijkswegennet T1 2021 (Kamerstuk 35 570 A, nr. 97);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 september 2021 inzake constructieve veiligheid vuurtoren Den Helder (Kamerstuk 35 925 XII, nr. 5);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 september 2021 inzake indiening nadere onderbouwing tracébesluit ViA15 bij Raad van State (Kamerstuk 35 570 A, nr. 98);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 oktober 2021 inzake uitstel Bestuurlijke Overleggen MIRT (Kamerstuk 35 925 A, nr. 23);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 november 2021 inzake KiM-publicatie «Mobiliteitsbeeld 2021» (Kamerstuk 31 305, nr. 335);
 - de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 november 2021 inzake reactie op oproep rondom HRMK-spoorbrug (2021Z21792);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 november 2021 inzake resultaten onderzoek conditie rijdek Calandbrug (N15) bij Rozenburg (Kamerstuk 29 385, nr. 113);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 november 2021 inzake toezending eerste halfjaarlijkse rapportage 2021 Zuidasdok (Kamerstuk 32 668, nr. 18);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 november 2021 inzake voortgang smart mobility 2021 (Kamerstuk 31 305, nr. 336);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 december 2021 inzake voortgang MIRT-projecten en moties en toezeggingen najaar 2021 (Kamerstuk 35 925 A, nr. 24);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 december 2021 inzake beantwoording vragen commissie over het MIRT-overzicht 2022 (Kamerstuk 35 925 A, nr. 19);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 december 2021 inzake uitkomsten bestuurlijk overleg Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl (Kamerstuk 35 925 A, nr. 20);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 december 2021 inzake voorzieningenbeleid op verzorgingsplaatsen (Kamerstuk 31 305, nr. 337);

- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 december 2021 inzake tweede Rapportage Rijkswegennet van 2021 (Kamerstuk 35 925 A, nr. 21);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 december 2021 inzake indiening proposities Nationaal Groeifonds (Kamerstuk 35 925 XIX, nr. 8);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 december 2021 inzake rapportage «Staat van de Infra» van Rijkswaterstaat en ProRail en hinderaanpak (Kamerstuk 35 925 A, nr. 25);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 december 2021 inzake ontwikkelingen ten aanzien van wegtunnels Rijkswaterstaat (29 296, nr. 41);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 december 2021 inzake ontwikkelingen ten aanzien van wegtunnels – Heinenoordtunnel (Kamerstuk 29 296, nr. 42);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 december 2021 inzake verkeersveiligheidswaarschuwingen in-car (Kamerstuk 31 305, nr. 338);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 december 2020 inzake toezeggingen gedaan tijdens het notaoverleg MIRT van 7 december 2020 over Ring Utrecht (Kamerstuk 35 570 A, nr. 41);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 oktober 2021 inzake draaiboek tolvrije Westerscheldetunnel (Kamerstuk 35 925 XII, nr. 12);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 februari 2021 inzake vervolproces oeververbindingen rijkswateren Amsterdam (Kamerstuk 35 570 A, nr. 51);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 februari 2022 inzake stand van zaken A73-tunnels en Heinenoordtunnel (Kamerstuk 29 296, nr. 43);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 februari 2022 inzake nalevingsverslagen geluidproductieplafonds langs rijkswegen en spoorwegen (Kamerstuk 32 252, nr. 65);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 maart 2022 inzake startbeslissing MIRT-verkenning N35 Wijkmen-Nijverdal (Kamerstuk 35 925 A, nr. 28);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 maart 2022 inzake onderzoeksresultaten Deltaplan voor het Noorden (Kamerstuk 35 925 A, nr. 33);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 maart 2022 inzake uitkomst geschil Zeesluis IJmuiden (Kamerstuk 35 925 A, nr. 29);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 maart 2022 inzake beantwoording vragen commissie over indiening proposities Nationaal Groeifonds (Kamerstuk 35 925 XIX, nr. 8) (Kamerstuk 35 925 XIX, nr. 11);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 maart 2022 inzake reactie op verzoek commissie over beoogde invulling van het coalitieakkoord voor afweging tussen bereikbaarheidsopgaven (Kamerstuk 35 925 A, nr. 32);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 maart 2022 inzake derde Rapportage Rijkswegennet T3 2021 (Kamerstuk 35 925 A, nr. 30);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 maart 2022 inzake onderzoek effecten verbreding E233 op de A28/A37 (Kamerstuk 35 925 A, nr. 31);

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 maart 2022 inzake informatie over de mogelijkheid de Westerscheldetunnel voor de Zeeuwen (eerder) tolvrij te maken (Kamerstuk 35 925 XII, nr. 96);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 maart 2022 inzake voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten tweede helft 2021 (Kamerstuk 35 925 A, nr. 34);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 maart 2022 inzake stand van zaken Ring Utrecht (Kamerstuk 35 925 A, nr. 35);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 april 2022 inzake kennismakingsgesprekken met de regio in het kader van het MIRT (Kamerstuk 35 925 A, nr. 36);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 april 2022 inzake eindrapportage MIRT-onderzoek 2020–2021 «Amsterdam Bay Area» (Kamerstuk 35 925 A, nr. 65);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 april 2022 inzake reactie op verzoek commissie over de brief van de provincie Limburg, de gemeente Heerlen en enkele werkgeversorganisaties met betrekking tot de IC Randstad-Aken (Kamerstuk 29 984, nr. 978).**

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

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Tjeerd de Groot
Griffier: Van der Zande

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Alkaya, Bouchallikh, Van Ginneken, Tjeerd de Groot, Koerhuis, Madlener, Minhas, Van der Molen en Van Raan,

en de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 10.02 uur.

De voorzitter:

Goedemorgen. Aan de orde is het notaoverleg over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, ofwel het MIRT. Welkom aan de Minister en de Staatssecretaris en natuurlijk aan de ambtelijke ondersteuning, de collega's en de mensen die dit debat volgen vanaf de bank dan wel het bureau thuis. Ik neem aan dat u allemaal de kaart van Nederland erbij heeft gepakt, want die gaan wij vandaag langslopen. Wij houden de sprekersvolgorde van een begrotingsoverleg aan. Dat betekent dat eerst de grootste oppositiepartij, de PVV, het woord krijgt, maar die is niet aanwezig, of nog niet aanwezig. Dat betekent dat, als de heer Madlener nu niet binnen komt lopen, ik het woord geef aan de heer Koerhuis. U verdeelt uw spreektijd met de heer Minhas. U heeft samen vijftien minuten voor de eerste en de tweede termijn.

De heer Koerhuis (VVD):

Volgens mij was het 23 minuten voor de eerste en de tweede termijn. Maar ik zag de griffier al reageren.

De voorzitter:

Ja, de griffier had het goed en u ook. Dus vijftien minuten voor de eerste termijn.

De heer Koerhuis (VVD):

Voorzitter. Nederland moet vooruit. Rijden, rijden, rijden. We moeten doorrijden en niet op de rijweg en op het spoor stilstaan. We moeten ook doorvaren en niet in de vaarweg stilliggen. We moeten rijwegen, sporen en vaarwegen bouwen om Nederland vooruit te laten gaan.

Voorzitter. Vandaag voeren we het debat over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, het MIRT-debat. Het debat valt altijd uiteen tussen de strategische afwegingen die we maken en de projecten die hierna volgen. De strategische afweging die we maken zijn – één – die voor het Mobiliteitsfonds – twee – die voor de nieuwe onderhoudsgelden en – drie – die voor de nieuwe woningbouw gelden.

Ik begin met het eerste onderdeel, het Mobiliteitsfonds. Daarin zitten de grootste gelden, circa 7 miljard per jaar die wordt uitgetrokken om nieuwe infrastructuur te bouwen. Dit programmeren we twaalf jaar vooruit. De integrale strategische afwegingen tussen wonen, vervoer en economie maken we in de Integrale Mobiliteitsanalyse, waardoor we de goede strategische afwegingen maken.

Tweede onderdeel zijn de nieuwe onderhoudsgelden. We zijn blij dat 1,25 miljard per jaar wordt uitgetrokken om bestaande infrastructuur te onderhouden. Tijdens het hoofdlijndebat heb ik hiervoor twee moties ingediend. Een eerste motie vraagt om acht jaar vooruit te programmeren. Wat ons betreft programmeren we het onderhoud van die bestaande infrastructuur waar het risico op afsluiting het hoogst is en waar een afsluiting het grootste knelpunt oplevert. Kan de Minister een brief sturen vóór juni, waarin hij laat zien welke strategische afwegingen hij wil maken om bestaande infrastructuur te onderhouden? Samen met

de heer Van der Molen heb ik een tweede motie ingediend om de grootste prioriteiten voor de komende twee jaar inzichtelijk te maken. Dit om te voorkomen dat we afsluitingen niet goed zien aankomen, zoals de Haringvlietbrug en het knooppunt Hoevelaken. Wanneer kan de Minister een brief sturen waarin hij de grootste prioriteiten inzichtelijk maakt? Het derde onderdeel zijn de nieuwe woningbouw gelden. Wij zijn ook blij dat 7,5 miljard wordt uitgetrokken om nieuwe infrastructuur te bouwen voor nieuwe woonwijken. De Minister heeft een goede brief gestuurd waarin we zien welke strategische afwegingen tussen wonen en vervoer hij hier wil maken. Gaat de Minister hier nog «economie» aan toevoegen? Het is goed dat we niet alleen zo veel mogelijk rijwegen en sporen per euro bouwen, maar ook zo veel mogelijk woningen. Collega's die mij kennen als woordvoerder Wonen weten dat ik altijd kritisch ben op extra eisen. We hebben een groot woningtekort; we moeten meer woningen bouwen en we moeten niet te veel extra eisen stellen. Maar nu zie ik toch een hele rij aan extra eisen, van klimaatadaptatie tot geluid, zonder toelichting. Kan de Minister die toelichting geven? Voorzitter. We gaan in juni een apart debat plannen over strategische afwegingen.

De voorzitter:

Maar eerst een vraag van de heer Van Raan over dit onderwerp. We doen zes vragen per fractie in eerste termijn.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik kan me een eind vinden in de woorden van de heer Koerhuis wat betreft onderhoud. Dat snap ik; ik denk dat we de zorgen daarover delen. Wel heb ik een vraag over de strategische afweging die hij wil maken tussen wonen en vervoer. Aan de ene kant zegt hij dat economie daarin moet worden meegenomen. Dat dit de logica is vanuit de VVD snap ik ook nog wel, maar vervolgens spreekt hij over beperkingen en dan noemt hij «klimaatadaptatie». We hebben vorige week en de week daarvoor nou net van wetenschappers gehoord dat die klimaatadaptatie bijna centraal moet staan in de afwegingen die je maakt. Dus zou het niet moeten zijn: wonen en vervoer binnen de grenzen van klimaatadaptatie en dan kijken wat voor economie daarbij past? Want we weten inmiddels natuurlijk dat die economie alle grenzen te buiten gegaan is.

De heer Koerhuis (VVD):

Wat centraal moet staan bij het oplossen van het woningtekort is het bouwen van woningen. Dat moet je echt op één zetten en centraal laten staan, want anders krijgen we dat niet opgelost. Vervolgens staat er een hele rij. Ik heb de eerste en de laatste gepakt, maar er staat een hele rij, van klimaatadaptatie tot aan geluid. Ik moet het er even bij pakken om te zien wat er allemaal tussenin staat, maar er staat een hele rij. Dat kost allemaal extra geld en gaat allemaal remmen op het bouwen van woningen. Als je uitgangspunt is dat je centraal zet dat je voor die 7,5 miljard woningbouw gelden zo veel mogelijk woningen gaat bouwen, dan vind ik het niet meer dan logisch om vragen te stellen bij die hele lange rij van extra eisen, wetende dat dat extra geld kost en remmend werkt op het oplossen van het woningtekort.

De heer Van Raan (PvdD):

Dat begrijp ik. Dat begrijp ik ook vanuit het denken van de VVD, maar het punt is nou juist dat we tegen die grenzen zijn aan gelopen. Moet je dus eerst niet kijken welke grenzen er zijn en dan, als je zegt «ik vind wonen het belangrijkste» – dat kan – kijken wat er overblijft voor die economie? Het denken van de heer Koerhuis ... Aan de ene kant hoor ik hem over een aantal eisen aan wonen, vervoer en economie en aan de andere kant over beperkingen: je hebt last van allerlei regeltjes en klimaatadaptatie. Maar

moet je niet zoals zo vaak, en ik daag de heer Koerhuis hiertoe uit, het anders bekijken, namelijk zoals de wetenschappers ons eigenlijk steeds vertellen: ga nou uit van wat de ruimte is, maak dan de keuze – dat kan wonen op de eerste plek zijn – en laat dat van invloed zijn op de economie? Dat heeft gevolgen op de economie, want je kan niet onbeperkt groeien. Die afweging zou ik weleens met de heer Koerhuis willen maken.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Laat ik dat stukje economie dan verder uitleggen. Misschien helpt dat de heer Van Raan. Als je ergens woningen bouwt, dan moet er bijvoorbeeld ook een bedrijventerrein komen, waar de mensen die daar gaan wonen, moeten werken. Maar er moeten ook voorzieningen komen. Je hebt scholen nodig, je hebt zorg nodig. Er komt dus meer bij kijken dan alleen wonen en vervoer. Om in het MIRT ook nog de afweging te maken met de economie is de vraag in brede zin: neemt de Minister dat mee in zijn strategische afwegingen voor de nieuwe woningbouwgebieden?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik heb ook nog wel even een vraag aan de heer Koerhuis, namelijk over wat hij zojuist zei over dat woningen bouwen absoluut de eerste prioriteit is en dat allerlei andere zaken, van geluid tot klimaatadaptatie en alles daartussen, van secundair belang zijn. Ik probeer te begrijpen wat de heer Koerhuis daar precies mee bedoelt. Bedoelt hij daar nou mee dat we woningen bouwen die misschien dicht bij snelwegen staan waar mensen overlast van ervaren en waar we bij de manier waarop we die woningen bouwen geen rekening houden met dat soort leefbaarheidseisen? Zegt de heer Koerhuis nou eigenlijk dat hij er een voorstander van is om ook slechte woningen te bouwen, zolang we het aantal maar halen? Kan hij dat even toelichten?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Nu wordt geluid eruit gehaald. Ik heb het in verschillende debatten met de bewindspersonen al gehad over mijn motie over geluidsregels die is aangenomen. Ik vind zeker dat we moeten voldoen aan de huidige geluidsregels. Alleen, maar dat is meer voor de bewindspersonen, er wordt nagedacht over nog strengere geluidsregels, terwijl de huidige al best streng zijn. Als ik dan in de beantwoording van Kamervragen van mij lees dat dat de bouw van tienduizenden woningen remt, dan heb ik daar wel mijn vraagtekens bij. Zo moet u mijn zorgen bijvoorbeeld rondom die extra eisen aan geluid zien.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog, meneer Koerhuis. Ah, de heer Van Raan met een derde interruptie.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ik denk dat het belangrijk is om dit even uit te diepen. Zegt de heer Koerhuis nou dat we die geluidsnormen Neem Schiphol. Het is evident dat de luchtvaart moet krimpen. De heer Koerhuis denkt daar anders over. Hij wil Schiphol laten groeien, in ieder geval binnen de grenzen die gesteld zijn en ook binnen de wettelijke grenzen et cetera. Op zich is dat gewoon een verschil van mening. Zegt hij dan dat de geluidsnormen in de buurt van Schiphol, waar al evident veel overlast is, eigenlijk niet moeten worden aangescherpt?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dat is een goede vraag. Nee, ik heb het met name over nieuwbouw. Er is een verschil tussen geluidseisen door de jaren heen. Die worden over het algemeen strenger gemaakt. Met betrekking tot nieuwbouw zijn de

bewindspersonen aan het nadenken over strengere geluidsregels dan we nu hebben. Dat is jammer, want als ik mensen uit de buurt spreek, is het grootste knelpunt daar toch het woningtekort. Als de bewindspersonen dan nadenken over strengere geluidsregels, bijvoorbeeld rondom Schiphol, en als ik dan in de antwoorden op mijn Kamervragen lees dat dat de bouw van tienduizenden woningen remt, dan heb ik daar mijn vraagtekens bij. Daarmee wil ik niet zeggen dat ik de geluidsregels voor bestaande bouw minder streng wil maken. Ik zeg dat we moeten oppassen met het maken van meer geluidsregels voor nieuwbouw. Dat onderscheid wil ik wel even gemaakt hebben.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Zes stuks zei u, hè, voorzitter?

De **voorzitter**:
Ja, dus dit is uw ... We tellen door.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ja, goed. Ik vind dit toch van belang. De heer Koerhuis heeft het over Schiphol, nieuwbouw en geen strengere regels. Het gaat dus om minimaal de bestaande regels. Ik zie de heer Koerhuis knikken. Maar die nieuwbouw bevindt zich per definitie op plekken waar de geluidshinder groot is. Anders was er namelijk wel eerder gebouwd. Je gaat steeds dichterbij die vliegtuigen zitten, steeds dichterbij die hogere geluids-overlast. Dan is het ook logisch dat je de regels aanscherpt, want als je zo gelijk houdt, krijg je woningen met meer overlast. Dat staat weer in schril contrast met de eigen wens van de heer Koerhuis om Schiphol te laten groeien. Dus wat is het nou? Kiest hij voor woningbouw, nieuwbouw, rondom Schiphol – laten we weer even rondom Schiphol kijken – of voor economische groei voor Schiphol? Want het kan niet alle twee; daar zijn we al uit. Waar kiest hij voor?

De heer **Koerhuis** (VVD):
Het begon met de stelling van de heer Van Raan dat daar nu nog geen woningen gebouwd zijn omdat dat niet kon vanwege geluid. Nee, het kost tijd. De bevolking groeit over de jaren heen en zo breiden steden uit. Dat er op bepaalde plekken nog geen woningen gebouwd zijn, komt dus door de natuurlijke groei van Nederland. Dat gaat door de tijd heen. Ik denk dat het beide kan, zowel de groei van Schiphol binnen de bestaande regels als het bouwen van woningen binnen de bestaande regels. De regio laat ook zien dat die woningen gebouwd kunnen worden. We hebben dus gezien dat mogelijk nieuwe regels, meer geluidregels, vanuit de bewindspersonen de bouw van tienduizenden woningen remt. Dat heeft de regio mij al laten zien, en dat heeft nu ook de beantwoording van mijn Kamervragen laten zien. Laten we vooropstellen dat we met de invoering van de Omgevingswet – dit hangt daar nauw mee samen – hebben afgesproken dat we regels beleidsneutraal gaan overzetten. «Beleidsneutraal» houdt voor mij niet in dat wij hogere geluidsregels gaan stellen en de bouw van tienduizenden woningen gaan remmen.

De **voorzitter**:
U vervolgt uw betoog.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Voorzitter. Dit MIRT-debat gaat over onze infrastructuurprojecten. Het is belangrijk dat we hiervoor stikstofruimte krijgen. We willen al lang de A15 bij Arnhem doortrekken naar de A12 en de A18. Wat is de stand van zaken? De Raad van State staat hier nu voor de tweede keer op de rem. Nu heb ik gehoord dat Rijkswaterstaat op de grens van de benodigde stikstofruimte is gaan zitten. Klopt dit? Zo ja, waarom heeft Rijkswater-

staat hiervoor gekozen? Verder hoor ik graag van de Minister wat de stand van zaken is met betrekking tot de A18 en de N18. Deze weg is twee keer twee banen van Arnhem tot Doetinchem, en één keer twee banen van Doetinchem tot de A35 bij Enschede. Moet die hele weg niet twee keer twee banen worden?

We hebben al eerder de toezegging gekregen dat de Minister stikstofruimte zoekt voor zeven MIRT-projecten: de A27/A12 Ring Utrecht, de A1/A28 knooppunt Hoevelaken, de A6 Almere-Lelystad, de A4 Haaglanden-N14, de A27 Houten-Hooipolder, de A58 Tilburg-Eindhoven en de A58 Sint-Annabosch-Galder. Ik begrijp dat we moeten wachten op de Minister voor Stikstof, maar ik hoor graag van deze Minister wat de stand van zaken is en hoe zijn planning van die zeven MIRT-projecten eruitziet. Ik maak mij zorgen. We hebben twee weken geleden een rondetafelgesprek gehad waarin ik infrastructuurbouwers gevraagd heb hoe hun planning eruitziet. Ik heb begrepen dat bouwers thuis komen te zitten, als we volgend jaar niet beginnen met die zeven MIRT-projecten. Iedereen herinnert zich nog het bouwprotest op het Malieveld. Ik stond ook op het Malieveld en ik sta voor die bouwers.

Voorzitter. In de Integrale Mobiliteitsanalyse maken we integrale strategische afwegingen tussen wonen, vervoer en economie. Waar komt dit beter samen dan in onze mainports, de haven van Rotterdam en Schiphol? Vanuit onze mainports lopen de transportcorridors naar Duitsland en België. Die zijn te zien in drie delen: noord, oost en zuid. Voor noord zijn de A6, de A7, de A28, de A37, de toekomstige Lelylijn en de vaarweg Lemmer-Delfzijl belangrijk. Voor oost zijn de A1, de A12, de A15, de Betuweroute, de Waal en de Rijn belangrijk. En voor zuid zijn de A4, de A16, de A58, de HSL-Zuid en de Maas belangrijk. Hoe dichter bij onze mainports we de knelpunten oplossen, hoe beter dat is voor onze mainports en ons achterland.

Op de Maasvlakte neemt het goederentransport steeds verder toe en wordt de goedereninfrastructuur ook een steeds groter knelpunt. Ik begrijp dat we de goedereninfrastructuur hier moeten vergroten. Ik overweeg een motie om een onderzoek daarnaar te starten. Hoe kijkt de Minister hiertegen aan?

Verder weg, tussen de haven van Rotterdam en Duitsland, neemt het goederentransport ook steeds verder toe. De Rijn tussen Koblenz en Karlsruhe wordt ook een steeds groter knelpunt. Ik begrijp dat we de Rijn daar moeten verdiepen. Hoe kijkt de Minister hiertegen aan?

Ik begrijp ook dat het niet hebben van een volledige buisleiding tussen de haven van Rotterdam, de haven van Moerdijk, Chemelot en Duitsland, ook een steeds groter knelpunt wordt. Dat is de zogenaamde deltacorridor. Kunnen we niet gaan kijken of we die volledige buisleiding gaan bouwen? Hoe kijkt de Minister hiertegen aan?

Tussen Schiphol en Amsterdam-Zuid neemt het personenvervoer steeds verder toe. De personeninfrastructuur wordt hier een steeds groter knelpunt. Ik begrijp dat we hiervoor onder andere de A10 ring zuid naar twee keer zes banen gaan verbreden. Wat is de stand van zaken? Ik begrijp dat we de eerste bouwfase bijna hebben afgerond. Wanneer starten we de tweede bouwfase? Ik begrijp dat we kostenstijgingen zien. Maar wat ons betreft gaan we geen extra geld geven voor het bouwen van de tunnel voor de A10 ring zuid.

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer Alkaya van de SP.

De heer Alkaya (SP):

Ik steun de gedachte om te kijken of er meer goederenvervoer richting Duitsland en delen van Nederland in plaats van over het spoor en over de weg via de binnenvaart kan worden gedaan. Is de heer Koerhuis van de VVD het met mij eens dat we ook moeten kijken naar de groei van de

haven? We moeten überhaupt kijken of de haven wel ongebreideld kan blijven groeien als de transportwegen naar het achterland en richting Duitsland een knelpunt beginnen te vormen, omdat dit juist voor veel overlast zorgt. Moet er misschien een rem op de groei van de haven worden gezet?

De heer **Koerhuis** (VVD):

De haven zorgt voor heel veel banen. Ik denk dat ik de heer Alkaya aan mijn zijde vind als ik zeg dat we voor die banen moeten zorgen. Als je voor die banen wilt zorgen, heb je gewoon groei nodig. Dat gaat zeker hand in hand met de infrastructuur. We kunnen niet blijven groeien als de infrastructuur knelt. Daarom stel ik vragen. Ik ben benieuwd hoe de bewindspersonen tegen het aanpakken van die infrastructuur aankijken.

De heer **Alkaya** (SP):

De heer Koerhuis is het toch met mij eens dat het behoud van banen en de huidige positie van de haven iets anders is dan ongebreidelde groei? Kunnen we daar niet een grens trekken? Kunnen we niet zeggen: geen ongebreidelde groei? We zorgen natuurlijk voor de banen die er nu zijn, maar we moeten ook kijken of die haven wel ongebreideld, ongelimiteerd verder kan groeien. Dat zijn toch twee verschillende dingen?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Hier klinkt toch iets door bij de heer Alkaya, maar misschien heb ik het verkeerd. Het lijkt alsof hij niet wil dat de Rotterdamse haven groeit. Nogmaals, ik hoop toch echt dat ik de Socialistische Partij aan mijn kant heb als we het hebben over het blijven zorgen voor banen in de Rotterdamse haven. Daarvoor is het wel nodig dat de Rotterdamse haven blijft groeien. Ik denk dat niemand voor ongebreidelde groei is, maar wel voor groei binnen de regels en op zo'n manier dat die hand in hand gaat met de groei van de infrastructuur. Ik denk dat we elkaar daar vinden.

De **voorzitter**:

Meneer Alkaya, toch nog een reactie.

De heer **Alkaya** (SP):

Ja, voorzitter. Tot slot dan over dit punt. Ik wil hier geen retorisch trucje van maken. Laten we het gewoon bij de feiten houden. Is de heer Koerhuis het met mij eens dat groei niet nodig is om de huidige banen te behouden? Hij zegt dat Rotterdam móet blijven groeien om de huidige banen te behouden. Waarop is dat gebaseerd? Kunnen we niet gewoon stellen: we zorgen goed voor de mensen die er nu werken en we zorgen goed voor de activiteiten die daar nu plaatsvinden, maar voor verdere groei moeten we echt elke keer weer kijken of de infrastructuur – onze spoorwegen, onze vaarwegen – dat aankan en anders geen groei? Want het zorgt voor te veel overlast en voor vervuiling en dan ondervinden mensen daar simpelweg meer nadelen van dan voordelen. Dat is toch gewoon een simpele gedachte waar we het over eens kunnen zijn?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Nee, want het is een economische wetmatigheid dat de productiviteit ieder jaar stijgt. Wil je voor die banen blijven zorgen, dan moet je er dus voor zorgen dat de economie groeit. Dat geldt ook voor de Rotterdamse haven. En hét voordeel van de Rotterdamse haven is wel – dat zeg ik nogmaals tegen de Socialistische Partij – dat die voor banen zorgt. Ik hoop toch niet dat de Socialistische Partij die havenbanen in de steek laat.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik hoorde de heer Koerhuis zojuist spreken over extra rijstroken op de A10 ten zuiden van Amsterdam. Ik vond het wel frappant dat de heer Koerhuis

het woord «Zuidasdok» niet in de mond wilde nemen, want dat is een project waarover hij zich eerder laatdunkend heeft uitgelaten door te spreken over een «Amsterdams eliteproject». Ik ben heel blij te horen dat de heer Koerhuis nu ziet dat Zuidasdok toch een ontzettend belangrijk project is, niet alleen voor het oplossen van de congestie tussen knooppunt De Nieuwe Meer en knooppunt Amstel, maar ook voor het mogelijk maken van allerlei nationale spoorambities waarin Zuidasdok een cruciale rol vervult. Ik zie de heer Koerhuis knikken. Mijn vraag aan de heer Koerhuis is dus: vind ik hem aan mijn zijde als ik de bewindspersonen ertoe aanspoor, zoals ik dat ook eerder heb gedaan, vooral tempo te maken met het geven van helderheid over het gat in de financiering voor het Zuidasdok-project? Vind ik de heer Koerhuis aan mijn zijde bij mijn pleidooi aan het kabinet om te kijken of het hiervoor tot snelle oplossingen kan komen?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik heb het specifiek gehad over het bouwen van de tunnel voor de A10 ring zuid. Ik denk niet dat die nodig is en ik denk dat het heel mooi is om een weg te zien liggen. Dat kan een verschil van smaak zijn; ik vind dat best mooi. Als extra geld nodig is – ik heb dat ook gehoord uit de regio – dan vind ik het dus niet nodig om dat te steken in het bouwen van een tunnel voor de A10 ring zuid. Natuurlijk, als Amsterdam dat wil, dan ga ik daar niet voor liggen; laat ik het zo zeggen. Maar laat Amsterdam het dan zelf betalen. Dat is het punt dat ik probeer te maken. Iedereen die mij kent van mijn woordvoerderschap wonen, weet hoe kritisch ik ben op het bouwprogramma van Amsterdam. Als je ziet hoeveel sociale huurwoningen daar gebouwd worden, als je de hele hoge percentages van zo'n 40% ziet, dan lijkt het geld daar tegen de plinten op te klotsen. In die stad lijkt er nog wel wat geld over te zijn dat bijvoorbeeld in het bouwen van een tunnel gestoken kan worden, als de stad dat echt graag wil.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik hoor de heer Koerhuis zeggen: voor Zuidasdok is geld nodig; dat weet ik, maar ik vind dat de regio en de gemeente Amsterdam dat maar zelf moeten betalen. Daarmee gaat de heer Koerhuis toch totaal voorbij aan het feit dat Zuidasdok het doorgaande verkeer van Haarlem richting Almere over de A10-zuid mogelijk maakt en dat dit geen Amsterdamse verantwoordelijkheid is? Daarmee gaat de heer Koerhuis toch voorbij aan het feit dat de ondertunneling van de A10 ontzettend belangrijk is bij het mogelijk maken van een verbetering van het openbaar vervoer en ons zo helpt om nationale ambities te realiseren en ons helpt om hoogfrequent spoor te krijgen naar Eindhoven, naar Alkmaar, naar Zwolle, naar Groningen? Dat is toch geen Amsterdamse verantwoordelijkheid? Daarbij is toch een rol weggelegd voor het kabinet?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik ga niet voorbij aan de landelijke verantwoordelijkheid voor «de draaischijf Amsterdam», laat ik het zo zeggen. Daar ga ik zeker niet aan voorbij. Maar wij zien toch allebei dat daar geld voor nodig is. Geld kan je maar één keer uitgeven. Laten we dat geld niet weghalen bij projecten uit de rest van het land – dat is uiteindelijk waar we het over hebben – om bijvoorbeeld het bouwen van die tunnel voor de A10 ring zuid door te laten gaan. Laten we dan kritisch kijken naar het project en gewoon zeggen: misschien moeten we de A10 ring zuid niet langer ondertunnelen. Dat scheelt een hoop geld, die we bij projecten in de rest van het land kunnen laten. Ik voeg er nogmaals aan toe dat ik er zeker niet voor ga liggen als Amsterdam zelf zegt: wij gaan betalen voor het bouwen van die tunnel. Ik denk ook dat het geld er meer dan genoeg is in de stad.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Toch nog één keer, voorzitter. De heer Koerhuis gaat hiermee naar mijn idee ook voorbij aan leefbaarheid. Voor de Metropoolregio Amsterdam worden 240.000 woningen begroot. Natuurlijk snap ik dat hij graag asfalt wil kunnen zien en ruiken, maar het gaat hier over een traject van 1,2 of 1,3 kilometer waarmee de leefbaarheid ter plaatse ontzettend wordt vergroot en openbaar vervoer goed kan worden gerealiseerd. Dat helpt ook voor een duurzame en leefbare ontsluiting van al die 240.000 woningen in de Metropoolregio Amsterdam. Het lijkt er dus toch op dat de heer Koerhuis net als zojuist kiest voor slechte woningen met slechte leefbaarheid ten faveure van in dit geval «rijden, rijden, rijden».

De heer **Koerhuis** (VVD):

Laat ik beginnen met te zeggen dat «zien en ruiken van asfalt» wel aardig is gezegd. Laten we het even in proporties zien. De plannen zijn inderdaad om honderdduizenden woningen te bouwen in en rondom Amsterdam. We hebben het over een stukje snelweg van 1,2 kilometer lang tussen hoofdzakelijk kantoorgebouwen. Ik denk dat het helemaal niet lelijk is om dat asfalt daar te laten liggen. Persoonlijk vind ik dat best mooi om te zien, ja. Nogmaals, ik denk dat we het erover eens zijn dat je geld maar één keer kan uitgeven. Het is een verschil van keuze tussen de VVD en D66. Wij zeggen: stop die 1 miljard euro, zoals de kostenoverschrijdingen ongeveer laten zien, nou in projecten in de rest van het land in plaats van in een dure en 1,2 kilometer lange tunnel tussen kantoorgebouwen op de Zuidas. Dat is onze keuze. D66 maakt een andere keuze en zegt: we halen die 1 miljard uit de rest van het land en stoppen die in die tunnel tussen die kantoorgebouwen. Dat is de keuze van D66, niet die van de VVD. Nogmaals, als Amsterdam ervoor kiest om die tunnel te bouwen, dan ga ik er niet voor liggen. Maar dan moeten ze hem wel zelf gaan betalen.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik ben blij dat de heer Koerhuis er niet voor gaat liggen. Nogmaals, het gaat hier over de ondertunneling van een kort stuk snelweg, maar daardoor kan het openbaar vervoer in de Metropoolregio Amsterdam op een hoger niveau gebracht worden, niet alleen voor de lokale ontsluiting, maar ook voor de nationale opgave. Als we Zuidasdok dus niet realiseren zoals gepland, met een ondertunnelde snelweg en een verbeterd Amsterdam Zuidstation, dan worden ook heel veel bouwambities in de rest van Nederland ingewikkelder, omdat die moeilijker te ontsluiten zijn. De heer Koerhuis zegt: ik wil heel graag 1,2 kilometer asfalt zien. Volgens mij zijn er duizenden kilometers asfalt overal in het land te zien en te ruiken. Als hij zo hecht aan deze 1,2 kilometer zichtbaar houden, dan maakt hij dus woningbouwlocaties in de rest van het land veel en veel moeilijker ontsluitbaar. Dat is dus kennelijk de keuze die de VVD maakt: asfalt boven goed ontsloten woningen in heel Nederland.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik ben de interrupties begonnen met te zeggen dat ik zeker niet wegloop voor de verantwoordelijkheid die we als Kamer hebben, maar ook die het kabinet zou moeten hebben, voor de draaischijf Amsterdam voor de rest van Nederland. Daar wil ik zeker naar kijken, maar ik denk niet dat daarvoor een kostenoverschrijding van 1 miljard en de ondertunneling van een weg van 1,2 kilometer tussen kantoorgebouwen nodig zijn.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Voorzitter, Noord-Nederland, de A28/A37. Ik ben blij dat de Minister het onderzoek naar aanleiding van de motie-De Groot heeft afgerond. Ik heb

hierbij nog de vraag wat er aan de Duitse kant gaat gebeuren. Gaat de A37 aan de Duitse kant twee keer twee banen worden?

Naar aanleiding van het luchtvaartdebat heb ik al een motie ingediend voor de luchthaven Groningen Eelde. Ik zet me ook in voor de zeehavens Groningen. Ik begrijp dat de N33 en de bruggen over de vaarweg Lemmer-Delfzijl een steeds groter knelpunt worden. Kunnen we de N33 niet twee keer twee banen maken en de bruggen over de vaarweg Lemmer-Delfzijl aanpakken?

Ik zet me ook in voor de IJsselmeerhavens. Ik begrijp dat we in 2014 hebben afgesproken om de sluis van de Afsluitdijk van Friesland bij Kornwerderzand aan te pakken. Ik begrijp ook dat we hebben afgesproken om 26,5 miljoen euro te financieren door het heffen van tol. Omdat de vorige Minister de tolwet hiervoor niet wilde gebruiken, kan er geen tol worden geheven en is er een tekort van 26,5 miljoen euro ontstaan. Om dit tekort op te lossen, is vorig jaar een motie ingediend en Kamerbreed aangenomen om de Minister regie te laten pakken. Wat is nu de stand van zaken?

Voorzitter, de N35. Ik ben blij dat er één keer 15 miljoen en twee keer 100 miljoen wordt uitgetrokken voor knelpunten op de N35 van Zwolle naar Twente, en dat de Minister de MIRT-verkenning is gestart om de N35 op bepaalde stukken twee keer twee banen te maken. Wat is de stand van zaken? Ik heb hierbij nog de vraag hoeveel woningen er kunnen worden gebouwd als de N35 op bepaalde stukken wordt verdiept.

Een vergeten stuk lijkt de N35 van Enschede naar de A31 in Duitsland. Dat is een belangrijke transportcorridor van Noord-Duitsland naar het Ruhrgebied. Kunnen we niet gaan kijken of we N35 na Enschede ook twee keer twee banen kunnen maken?

Voorzitter, Flevoland. Naar aanleiding van mijn moties zijn nieuwe woonwijken in Flevoland in kaart gebracht om 130.000 woningen te bouwen. We moeten hiervoor nieuwe infrastructuur bouwen. Ik ben blij dat de Minister het MIRT-onderzoek heeft afgerond om de IJmeerverbinding te verbouwen. Ik heb hierbij terugkijkend nog twee vragen. Waarom is het scenario niet onderzocht dat er aan de kant van Almere eilanden worden opgespoten voor nieuwe woonwijken? Zouden we dan niet nog meer woningen kunnen bouwen en de IJmeerverbinding goedkoper kunnen maken, omdat het stuk te overbruggen water korter wordt? En waarom is het scenario niet onderzocht dat de hele IJmeerverbinding een brug wordt?

We zijn blij dat de brug van Lelystad naar Zwolle wordt aangepakt, maar waarom worden de N307 en de N50 van Lelystad naar Zwolle, en de N307 van Lelystad naar Enkhuizen, niet aangepakt, met twee keer twee banen? Ik heb vooruitkijkend ook twee vragen. Eén. Kunnen we de nieuwe woningbouw gelden gebruiken voor de IJmeerverbinding, de N307 en de N50? En kunnen we na het MIRT-onderzoek nu de MIRT-verkenning starten?

Voorzitter, Noord-Holland Noord. Naar aanleiding van mijn motie wordt de woondeal Noord-Holland Noord gesloten om 60.000 woningen te bouwen. De A9 is twee keer twee banen voor Alkmaar en één keer twee banen van Alkmaar naar Den Helder. Als we die 60.000 woningen gaan bouwen, kunnen we dan niet kijken of we onder andere die hele weg twee keer twee banen kunnen maken?

Voorzitter, Tot slot Breda-Tilburg. Naar aanleiding van mijn motie wordt ook de woondeal Breda-Tilburg gesloten om 65.000 tot 85.000 woningen te bouwen. Ik begrijp dat de Noordelijke rondweg van Breda een groot knelpunt is. Als we die 65.000 tot 85.000 woningen gaan bouwen, kunnen we dan niet kijken of we die weg kunnen aanpakken?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Nu is het woord aan de heer Minhas, ook van de VVD.

De heer **Minhas** (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Mijn collega Koerhuis heeft al uitgebreid stilgestaan bij het belang van een goed bereikbaar Nederland. Als woordvoerder van onder andere ruimtelijke ordening, openbaar vervoer, spoor en water kom ik bij het MIRT-overleg natuurlijk helemaal aan mijn trekken. Maar met de groeiende bevolking worden we stevig geconfronteerd met een opgave om bij te bouwen, maar neemt ook de vraag naar ov-mobiliteit toe. De combinatie van woningbouw en infra die op het juiste moment wordt aangelegd, wordt steeds belangrijker. Tegelijkertijd maakt de VVD zich grote zorgen over de hoge grondstofprijzen, die leiden tot hogere bouwkosten, en de dynamiek in de wereld. We kennen 'm allemaal heden ten dage.

De eerste vraag die ik heb, is wat dat betekent voor de ontwikkelingen binnen de MIRT-projecten. Wat betekent dat in algemene zin? Welke projecten staan momenteel financieel onder druk? Hoe lopen de aanbestedingen? Dat laat onverlet dat de opdracht van ons allemaal om te investeren in het ov en met name de bereikbaarheid van ons land urgent blijft. Mijn collega Koerhuis heeft met betrekking tot die urgentie al iets gezegd over de IJmeerlijn. Die vraag blijft pal overeind, maar we blijven in Flevoland. In het coalitieakkoord hebben we namelijk voorgesteld om een stevige ambitie neer te leggen ten aanzien van de bereikbaarheid van het Noorden. We hebben een startkapitaal neergelegd van 3 miljard voor de Lelylijn naar Groningen. Daarmee lijkt een langgekoesterde wens om het Noorden beter bereikbaar te maken, eindelijk in zicht. Tegelijkertijd realiseren we ons dat we er met 3 miljard nog lang niet zijn. Kan de Staatssecretaris, of misschien de Minister, toelichten welke stappen we moeten zetten om in aanmerking te komen voor de Europese TEN-T-gelden? Bent u bereid om dit project buiten het reguliere MIRT-traject aan te pakken, misschien wel via de NOVEX-strategie? Hebben we daar ook een tijdpad voor?

Voorzitter. Ik wil ook nog even stilstaan bij twee grensoverschrijdende spoorprojecten, waar ik eerder ook al aandacht voor heb gevraagd. Regio's hebben soms het gevoel dat we hier in Den Haag geen idee hebben wat het belang is van korte, grensoverschrijdende spoorverbindingen. Maar juist die verbindingen kunnen het verschil maken voor die regio's. De eerste verbinding is de verbinding tussen Eindhoven, Heerlen en Aken. In een technische briefing kreeg de Kamer eerder te horen dat deze verbinding niet gerealiseerd kan worden voor 2028. Maar goed, dat accepteren we natuurlijk niet zomaar, zoals ze dat ook in Limburg niet doen. Dat weet de Staatssecretaris als geen ander. Met een beetje creativiteit lijkt die verbinding wel degelijk gerealiseerd te kunnen worden, maar dan moeten we wel buiten de gebaande paden durven te denken. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is wanneer ze de reizigers in haar eigen geboorteregio het goede nieuws kan geven dat die rechtstreekse lijn wel degelijk gerealiseerd kan worden. Bij een vorig overleg hebben we de afspraak gemaakt dat we voor het MIRT-overleg van het najaar van 2022 een onderzoek zouden hebben liggen. We zitten inmiddels in het voorjaar en we hebben dat onderzoek nog steeds niet liggen.

Voorzitter. Dat geldt ook voor de spoorcorridor Zwolle-Twente-Münster. Duitsland is bezig met de elektrificatie van het spoor tussen Gronau en Münster. Als Nederland te lang aarzelt, kunnen de geplande elektrische dubbeldekstreinen vanuit Münster vanaf 2028 niet langer doorrijden tot aan Enschede. Dat is niet goed voor de economische kracht van de regio Oost. Bovendien maken de hoge kosten en het grensoverschrijdende karakter hiervan het logisch dat voor een deel van deze verbinding aanspraak gemaakt kan worden op de Europese TEN-T-gelden. Maar voor nu is het noodzakelijk dat we stappen gaan zetten om het spoor tussen Enschede en Gronau te elektrificeren. Ik zag dat de Staatssecretaris daar zelf eerder dit jaar is geweest. Ik ben benieuwd of zij deze mening van de VVD-fractie deelt. Ik ben benieuwd naar haar reactie hierop.

Voorzitter. Ik wil ook nog even stilstaan bij de kansen die liggen langs de Oude Lijn. Dat is de lijn tussen Dordrecht en Leiden. Met de Verstedelijkingalliantie werkt het Rijk samen met de regio om het woningtekort op te lossen en de economie in deze regio te versterken. Dat is alleen maar goed en dat verdient onze steun. Maar bereikbaarheid is een belangrijk onderdeel. Langs het spoortracé in Dordrecht heeft ProRail een oud rangeerterrein liggen dat vrijwel niet gebruikt wordt. Wij zien daar heel veel kansen voor en eigenlijk ben ik vooral benieuwd op welke termijn deze locatie beschikbaar gesteld kan worden aan deze gebiedsontwikkeling.

Voorzitter, tot slot. Er ligt een stevige wateropgave in Limburg. Dat hebben we vorig jaar met z'n allen gezien. Dat herinnert ons ook aan heel veel jaar geleden. We werden geconfronteerd met extreme en uitzonderlijke gebeurtenissen. Die hebben heel veel maatschappelijke impact op het dagelijks leven van heel veel mensen. Het is daarom goed dat het nieuwe kabinet geld heeft vrijgemaakt voor de aanpak van de beekdalen in Limburg. Zo lezen wij dat althans in het coalitieakkoord. De VVD ziet graag een concreet plan van aanpak met de besteding van deze middelen uit het coalitieakkoord. Wij vragen aan de Minister of het klopt dat deze middelen beschikbaar zijn voor Limburg, langs de Maas. In hoeverre gaat u dit inzetten voor de provincie Limburg? En welk tijdspad hoort daarbij? Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Minhas, ook van de VVD.

Meneer Madlener van de PVV is inmiddels binnen. Hij was verlaet vanwege een onverwachte file door een ongeluk bij Delft. Maar hij krijgt nu het woord bij dit overleg. Gaat uw gang.

De heer Madlener (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Mijn dag begon zoals voor zovelen in de file, omdat er een ongeluk was gebeurd. Ik dacht: ik ga eens even kijken hoe snel ze erbij zijn. Ik moet zeggen dat Rijkswaterstaat direct aan de slag ging met wegafzettingen en met de boel opruimen. Dat leek dus wel efficiënt. Dan sta je alsnog drie kwartier stil, dus dat blijft vervelend. Maar het deed me denken aan die teams die zijn opgeheven door de tijd, om het zo maar te zeggen. Dat waren snelle teams die assisteren bij ongelukken. We zien namelijk helaas heel veel files door ongevallen. Snel acteren is dan heel belangrijk, dus ik vraag de Minister gelijk: hoe zit het nu met die teams, die zijn gestopt met snel ingrijpen?

Voorzitter. Ik heb een heel dubbel gevoel bij dit debat, want enerzijds verheug ik me altijd op het MIRT, aangezien het gaat om bouwen, om iets opbouwen, om iets goeds voor de economie te doen en om te zorgen dat mensen mobiel zijn. Ik verheug me daar normaal dus altijd op, maar door dat stikstofprobleem denk ik: waar hebben we het hier eigenlijk over? Het staat namelijk helemaal stil en vast. Er gebeurt eigenlijk niks. Dit kabinet heeft zichzelf totaal vast gemanoeuvreerd, juridisch gezien. We doen hier allemaal mooie rondjes Nederland en het klinkt allemaal geweldig als je van mobiliteit houdt, maar de werkelijkheid is dat er overal vertragingen zijn. Oud-minister Plasterk, die nu een uitstekend columnist is en geen matige Minister meer, zei het ook heel treffend in De Telegraaf: er hoeft maar een hond te poepen of de stikstofnorm wordt overschreden. En dan zwijgen we nog over de wijze waarop het stikstofregistratiesysteem wordt gebruikt. We zijn in een juridische fuik gelopen, waar we alleen met daadkracht nog uit kunnen komen.

Ik heb dus een dubbel gevoel hierover. Stikstof overheerst eigenlijk toch dit debat, of we het willen of niet. Ik zou dus graag aan de Minister willen vragen om daar even zijn licht op te laten schijnen. Hij is nu al even bezig op dit nieuwe departement. Hoe kijkt de Minister hiernaar? We hebben namelijk een MIRT met allemaal fantastische projecten – het duurt

gemiddeld al een jaar of twaalf, geloof ik, om een weg aan te kunnen leggen in Nederland – maar dat hele projectenboek is nu vertraagd. Alle andere adviseurs van de regering gaan ervan uit dat het MIRT wordt uitgevoerd, maar ja, wanneer?

De automobilisten staan, net als voor de coronacrisis, weer dagelijks in de file. We kunnen dat allemaal zien. Ik heb zelf net in de file gestaan. Je ziet het gewoon overal. De files zijn weer helemaal terug. Ondanks de hoge brandstofprijzen blijft de auto natuurlijk gewoon belangrijk. Het is ons vervoer. Mobiliteit is nu eenmaal ook de kern van de economie. Er wordt wel geld geïnvesteerd in wegen, maar dat is niet voldoende. Het gaat vooral niet snel genoeg.

In de Integrale Mobiliteitsanalyse, die we een paar maanden geleden gekregen hebben, wordt gesteld dat het wegvervoer fors zal toenemen, ondanks dat sommige linkse partijen zeggen: «Mensen willen tegenwoordig geen auto meer. Jongeren willen dat allemaal niet meer; dat is ouderwets.» Het tegendeel is waar. Jonge mensen willen graag zo snel mogelijk hun rijbewijs halen. Dat wordt ze heel moeilijk gemaakt met alle problemen bij het CBR. Het rijbewijs halen staat dus bovenaan het verlanglijstje van jongere mensen, natuurlijk om mobiel te kunnen zijn. De auto is dan toch nog steeds verreweg het belangrijkste vervoermiddel dat we hebben. Dat moeten we ook onderkennen. Dat moeten we niet weg willen hebben. Dat is gewoon een heerlijk vervoermiddel. Met het elektrificeren van de auto's worden allerlei problemen qua vervuiling ook opgelost. De toekomst ziet er dus eigenlijk heel mooi uit. Laten we dat omarmen, in plaats van de mensen de auto uit te jagen. Nu investeren in wegen is eigenlijk een hele goede investering voor de toekomst. De Kamer heeft ook eerder per motie uitgesproken dat de auto de toekomst heeft. Ik hoop dus dat deze regering, en eigenlijk ook de Kamer, de ogen opent en niet alleen maar inzet op openbaar vervoer en «iedereen de trein in».

Ik wil nog even doorgaan op «de trein in». Er zijn nu miljarden voor de Lelylijn begroot. Ik vraag me af of dat een zinvolle investering is. Het is in ieder geval een niet-rendabele investering. Er zijn betere investeringen denkbaar om die miljarden in te zetten, bijvoorbeeld om de veiligheid van automobilisten te vergroten, om de wegen veiliger te maken en om de Nederlanders minder lang in de file te laten staan. Ik denk dat die euro's beter besteed kunnen worden aan allerlei wegenprojecten dan aan die enorm dure prestigelijnen, die sommige politieke partijen hier willen, waar straks helaas niet zo veel mensen in vervoerd kunnen worden.

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer Alkaya van de SP.

De heer Alkaya (SP):

De heer Madlener gebruikt het woord «rendabel». Moet het openbaar vervoer in zijn ogen dan altijd, in alle regio's, rendabel zijn? Mag het anders geen doorgang vinden?

De heer Madlener (PVV):

Nee, zeker niet. Openbaar vervoer is in zijn geheel niet rendabel. Er wordt elk jaar heel veel subsidie bijgedaan. Ondanks dat mensen een heel duur treinkaartje moeten kopen, is het voor de meeste lijnen nog steeds niet rendabel. Er zijn natuurlijk enkele lijnen wel rendabel, tussen de steden, maar ja, je wilt natuurlijk een dekkend vervoermiddel. We vinden het daarom goed dat we de trein betaalbaar houden in heel Nederland. Wij willen ook goed onderhoud van het spoor. We vinden het spoor heel belangrijk. We willen dat zeer goed onderhouden. Daar kun je nu vraagtekens bij hebben. We willen het vooral veilig en betaalbaar houden voor de mensen. Wij zouden liever zien dat een aantal van die miljarden

wordt gestoken in goedkopere kaartjes voor iedereen dan in een hele dure prestigieuze lijn, terwijl ik vraagtekens zet bij de rentabiliteit daarvan.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

De heer Madlener (PVV):

Het MIRT wordt op termijn als volledig uitgevoerd beschouwd door onze adviseurs, maar ja, hoe staat het ermee? Ik zie alleen maar vertraging, vertraging en vertraging door de stikstofcrisis, die – ik herhaal het nog maar eens – door onszelf juridisch is bedacht of gevormd door allerlei wetten die we hier zelf hebben aangenomen. Daar is al heel veel over gezegd in een andere commissie, dus ik zal het hier voor nu bij laten, maar het is eigenlijk heel sneu dat Nederland op deze manier omgaat met onze wetgeving. We hebben een bestuurlijk moeras gecreëerd. Door de VVD is al veel gezegd over de ontsluiting van nieuwe woonwijken. Ik sluit me daar graag bij aan. Er komen heel veel mensen naar Nederland. Ook daar hebben wij een opvatting over, zoals jullie weten, maar goed, die mensen komen er, als het aan de regering ligt. Ik denk dat in deze kabinetsperiode nog het aantal van 18 miljoen Nederlanders wordt gehaald. Die moeten natuurlijk in een huis wonen en die huizen zijn er niet. Er moet dus veel gebouwd worden. Dat is op zich wel goed voor de economie. Die wijken moeten ook ontsloten worden en als het aan ons ligt, worden die ontsloten naar de behoeften die mensen hebben. Dat is toch een auto voor de deur. Ik zie heel veel tendensen om de nieuwe woonwijken autoluw te maken, zogenaamd, niet omdat de mensen dat willen, maar om de mensen de auto uit te jagen. Ik vind dat een hele zorgelijke ontwikkeling, want die woonwijken worden er niet prettiger op als je straks moet gaan ruziën met je buurman over wie nou dat laatste parkeerplekje mag hebben. Ik roep alle bestuurders in Nederland er dus nogmaals toe op om wijken te bouwen waar behoefte aan is. Gezinnen hebben vaak twee auto's. Dat hoort nou eenmaal bij onze manier van leven. Dat geeft ons vrijheid. Bouw wijken die aan die behoefte voldoen. Ga mensen niet dwingen om de auto uit te gaan en maak de auto niet onbetaalbaar.

130 kilometer per uur is nog steeds voor veel partijen een taboe. De stikstofwinst is minimaal. Dit beleid heeft geresulteerd in een grote verscheidenheid aan snelheidsbebordingen. Het is soms haast niet meer te lezen hoe hard je ergens mag rijden. Dat resulteert erin dat mensen de borden soms verkeerd interpreteren. We lazen pas in de krant dat de automatische rijkhulpen het ook niet meer snappen, terwijl de automatische rijkhulpen, die in steeds meer moderne auto's zitten, toch een hele belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de veiligheid. Ik heb daar zelf een hele grote verwachting van, namelijk dat moderne auto's, misschien zelfs de zelfrijdende auto's, straks over vijf of tien jaar een heel fors deel van de Nederlandse mobiliteit gaan verzorgen. Dat zie ik als een hoopvolle ontwikkeling, maar dat zet alles op z'n kop. De vraag is namelijk of ik nog behoefte heb om op een dure treinlijn te stappen als ik straks met een betaalbare zelfrijdende taxi mijn ritje kan maken van deur naar deur. Daar wordt nog niet goed over nagedacht. Ik denk dat de impact daarvan nog enorm wordt onderschat. Sommige partijen blijven hangen in het adagium: iedereen in een collectief treintje.

Dan heb ik nog een vraag over de stikstofruimte met betrekking tot 100 in plaats van 130. Waarom gaat die niet naar de wegenprojecten? Van die stikstofruimte wordt er niets aan de wegeaanlegprojecten toebedeeld. Dat vind ik niet alleen vreemd, maar natuurlijk ook jammer. Dat zelfverzonnen stikstofprobleem resulteert niet alleen in het feit dat we langzamer moeten rijden, maar ook in het feit dat er enorme vertragingen van MIRT-projecten zijn; dat heb ik net ook al gezegd.

Dan de N-wegen, voorzitter, de meest onveilige wegen in het land. Al vijftien jaar, sinds ik in deze Kamer zit, hameren we op het belang van de veiligheid maar ook van de doorstroom van de N-wegen, de provinciale wegen. Wij willen dat het kabinet, samen met de provincie, veel meer haast maakt met het opwaarderen van die N-wegen. Hoe maakt me niet uit. Neem ze over van de provincie, doe het samen met de provincie; het interesseert me eigenlijk niks. Die wegen zijn voor heel veel mensen zeer belangrijk. Alle verkeersslachtoffers die daarop vallen, zijn in mijn ogen voor een groot deel onnodig. Al die wegen hebben mooie bomen langs de weg en leuke snelle bochtjes, maar ze zijn levensgevaarlijk. Door die wegen op te waarderen, worden ze veiliger en kunnen ze ook nog een deel van de files oplossen. Ik zou daar haast mee maken. Ik vraag de Minister dus ook om dat te doen.

Er worden straks veel meer vrachtwagens verwacht als de vrachtwagenheffing in zal gaan; ik verwacht dat althans. Ik ben benieuwd hoe de Minister ernaar kijkt dat er meer vrachtwagens over die gevaarlijke N-wegen gaan rijden.

We zien nu dat verschillende provincies met idiote ideeën op de proppen komen om de snelheid op de provinciale wegen te verlagen. Ik heb zelfs ergens gelezen dat we de onafhankelijkheid van Russische olie moeten bevorderen door de snelheid op provinciale wegen te verlagen; dat was een krantenkop, zeg ik erbij. Ik weet niet wie dat verzonnen heeft – het zal vast een van de partijgenoten zijn van de linkse fracties – maar het moet niet gekker worden. Dit soort geluiden hoor je dus. Ik vrees daarvoor. Er zijn zo veel van die linkse bestuurders die de auto weg willen pesten. Zij grijpen alles aan om het de automobilist moeilijk te maken. Ik vraag de Minister om daar niet in mee te gaan. Verbreed dus zo snel mogelijk de N-wegen.

Ik heb daarvan een mooi voorbeeld, namelijk de N57. Die is niet toevallig vlak bij mijn huis. De Minister is daar pas op bezoek geweest. Hij heeft daarbij veel verwachtingen gewekt. Ik prijs de Minister daarvoor. Het is hard nodig. Er kunnen ook woningen worden gebouwd. Het is dus typisch zo'n voorbeeld van een N-weg die voor heel veel vertraging zorgt voor de regio en die daar woningbouw mogelijk maakt. Het traject ligt er al. Je hoeft er alleen met een asfaltmachine overheen te rijden, want zelfs de baan ligt er al. Dat zijn van die wegen waarbij je een baantje verder een vangrail ziet staan. Dan denk je: hé, ze hebben al nagedacht over de toekomst, maar ze doen het niet. Dit kan vrij simpel. Ik zou dus zeggen: neem dit project in het MIRT op en ga zo snel mogelijk die N57 naar Hellevoetsluis verbreden. Die staat trouwens ook in de file top-50.

De voorzitter:

Als u nog een beetje tijd voor uw tweede termijn wilt overhouden, dan ...

De heer Madlener (PVV):

Dank u, voorzitter. Ik zal het heel snel afronden.

Ik heb net in het debatje over het ov eigenlijk al gezegd dat we niet meer spoorverbindingen willen, maar dat we spoorverbindingen beter willen onderhouden en goedkoper willen maken. Geef de mensen dus betaalbare treinkaartjes, want ik denk dat we daar allemaal wat aan hebben. We zijn dus helemaal niet tegen het ov. We vinden het goed dat Nederland ov heeft, maar het kan nog beter en veiliger. Dus investeer daar liever in dan in allerlei dure nieuwe verbindingen.

Dan als laatste, voorzitter, maar niet onbelangrijk: hoe staat het met de afwikkeling van de schade in Limburg? Gaat dat voortvarend genoeg? Limburg heeft een goed plan geleverd, althans voor zover ik dat heb kunnen zien, om wateroverlast in de toekomst te voorkomen. Ik zou zeggen: omarm dat plan, Minister, en ga daar heel snel mee aan de slag. Waarom is er nog geen bestuursakkoord gesloten met Limburg? Ik roep de regering dus op om dat snel te doen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Alkaya van de fractie van de SP. Meneer Alkaya, u heeft acht minuten voor uw eerste termijn. Gaat uw gang.

De heer Alkaya (SP):

Dank u wel, voorzitter. Ik vind het altijd leuk om na de heer Madlener te spreken. Het valt me altijd op dat hij álles zo'n beetje links noemt, terwijl alles wat hij daadwerkelijk noemt van een rechts kabinet af komt, van een VVD-minister die al jaren op dit departement zit. Dat is niet deze Minister, maar de VVD levert al wel jarenlang de bewindspersonen op dit departement. Dus alle plannen waar de heer Madlener tegen is en die hij links noemt, komen van rechts. Dat wilde ik even noemen.

De voorzitter:

Daar heeft de heer Madlener vast een reactie op.

De heer Madlener (PVV):

Ja, ik word nu aangesproken. En de heer Alkaya heeft gelijk! Hij heeft helemaal gelijk. Je kunt je dus afvragen: is deze regering wel rechts? Ik zie het niet. Het is gewoon een linkse regering. Ik zie verder in de heer Alkaya soms een partner wanneer het gaat om het verbeteren van de mobiliteit en het betaalbaar houden van het openbaar vervoer. Ik prijs de SP dus voor die lijn. Alleen jammer dat de SP die automobilist zo in de steek laat! En daar mag de heer Alkaya dan weer op reageren.

De heer Alkaya (SP):

Zelfs als het gaat om de automobilist, geldt dat rekeningrijden van rechts komt en niet van links. Het wordt gesteund door een aantal linkse partijen, maar het is een rechts idee. En een rechtse Minister gaat de invoering van dat plan voorbereiden. Dat is ongemakkelijk voor rechtse partijen. Ik snap dat wel, maar dat maakt dat idee nog niet links. Alles is verder natuurlijk links vergeleken met de heer Madlener en alles is dan ook relatief in dat opzicht. Laar ik nu maar beginnen met mijn spreektekst, voorzitter! Een goede infrastructuur is belangrijk voor het functioneren van de samenleving. Veel dingen nemen wij in ons alledaagse leven voor lief en beschouwen wij als vanzelfsprekend, totdat het misgaat. Pas dan merken wij hoe essentieel onze rijwegen, spoorwegen, vaarwegen, bruggen en sluizen eigenlijk zijn. Het baart ons dan ook zorgen dat er nog geen week geleden een hele dag lang helemaal geen treinen reden in ons land. Een groot deel van ons land staat dan gewoon stil met alle gevolgen van dien, zeker voor de mensen die er direct mee te maken krijgen en simpelweg vastzitten.

Als het misgaat, dan lijkt het tegenwoordig ook goed mis te gaan.

Spoormedewerkers waarschuwen ons voor de risico's van het verdwijnen van personeel op het spoor, want dat gebrek aan personeel zorgt ervoor dat je niet meer kunt improviseren op het moment dat er iets misgaat. Eerder zagen wij al hoe bijvoorbeeld het bedienen van bruggen en sluizen op afstand tot ongevallen en oponthoud kan leiden, met alle ernstige gevolgen van dien voor de binnenvaart. De SP vindt het dan ook een misvatting dat moderne infrastructuur wordt gezien als infrastructuur zonder personeel. Is de regering het met ons eens dat het moderniseren van onze infrastructuur niet per definitie meer automatisering en minder personeel betekent? En gaat het snijden in spoorpersoneel dan ook stoppen?

Wij zijn blij met de miljardenreservering voor de ontsluiting van nieuw te bouwen woonwijken. Wij zijn blij met de toenemende aandacht voor internationale treinverbindingen en wij zijn ook blij met de aangekondigde

aanleg van de Lelylijn om de bereikbaarheid in het Noorden te verbeteren. Maar de allergrootste opgave voor de komende tijd is het achterstallig onderhoud op onze infrastructuur. En dat achterstallige onderhoud is geen natuurverschijnsel. Het is ontstaan, doordat er te weinig aandacht voor is geweest van rechts, van de VVD-kabinetten! Het achterstallige onderhoud is de afgelopen jaren toegenomen, waardoor veel cruciale bruggen en verbindingen in een zorgwekkende staat verkeren. Het lijkt erop dat de urgentie om dat aan te pakken, om dat achterstallige onderhoud in te halen, nu gelukkig wel breed in de Kamer gevoeld wordt. Voor de SP staat dit in ieder geval niet ter discussie.

De heer **Minhas** (VVD):

Ik zou wel van de heer Alkaya willen weten hoeveel amendementen op de begroting hij de afgelopen jaren heeft ingediend om het onderhoudsbudget voor infra op te hogen.

De heer **Alkaya** (SP):

Leuk bedachte interruptie, denk ik, maar het gaat gelijk al mis. Ik heb het de afgelopen keer nog gedaan. Ik heb de afgelopen keer nog een amendement ingediend om meer geld vrij te maken voor onderhoud van onze infrastructuur en dat te dekken met een hogere winstbelasting. En wat heeft de VVD gedaan? Ze hebben daartegen gestemd, omdat ze achterstallig onderhoud op infrastructuur wel belangrijk vinden, maar multinationals nog belangrijker vinden. Dus op het moment dat ik als linkse, socialistische partij zeg «laten we onze infrastructuur onderhouden en dat betalen met eenmalig of een aantal jaren, maar incidenteel een hogere winstbelasting», dan stemt de VVD tegen, want ze laten liever onze bruggen en sluizen verrotten en achterstallig onderhoud ontstaan dan dat ze een extra bijdrage van de multinationals vragen. Vorige keer nog, meneer Minhas.

De heer **Minhas** (VVD):

De heer Alkaya roept dat hij dat al jaren doet en vervolgens hoor ik dat hij dat toevallig afgelopen jaar heeft gedaan, maar uit die jaren ervoor kan ik geen enkele motie of voorstel van hem vinden om dat budget op te hogen. Maar er zit natuurlijk ook een reden achter, want als we de winstbelasting van multinationals en reguliere bedrijven gaan ophogen, dan verdwijnen grote bedrijven uit het land en dan rijden er helemaal geen autootjes over de weg en zakenreizigers meer in de trein, dus dan hebben we überhaupt veel minder gebruik van infra. Dus het is ook logisch dat de VVD daartegen stemt.

De heer **Alkaya** (SP):

De heer Minhas zit hier nog niet zo lang, anders had hij wel geweten dat de SP altijd voor goed onderhoud van onze bestaande infrastructuur is. Zeker als het gaat om openbaar vervoer, maar ook als het gaat om onze rijwegen kan ik zo meerdere voorstellen noemen. Maar ja, hij heeft het ter plekke bedacht en het is misgegaan. Maar goed, dat gun ik hem eventjes. Voorzitter, zal ik doorgaan met mijn betoog?

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog, ja.

De heer **Alkaya** (SP):

Wij zullen de komende jaren dan ook blijven benadrukken dat instandhouding en onderhoud van bestaande infrastructuur prioriteit verdient boven de aanleg van nieuwe asfaltprojecten, zoals de verbinding tussen de A9 en de A8, dwars door UNESCO-werelderfgoed, of de verbreding van de A27. De miljarden die kunnen worden bespaard door af te zien van dat soort nieuwe asfaltprojecten kunnen we besteden aan het brood-

nodige onderhoud van onze bestaande wegen, of de versterking van onze binnenvaart, of uitbreiding van openbaar vervoer en de allerbeste voorzieningen voor onze fietsers en wandelaars. De budgetbehoefte voor de periode 2022–2035 ligt in de orde van gemiddeld 1 miljard per jaar, dus boven op het beschikbare budget. Dat is wat ik lees van het kabinet.

Waarom kiest het kabinet er niet voor om dit financiële probleem structureel op te lossen, maar willen ze werken met allemaal boekhoudkundige trucs en kasschuiven om het uit de toekomst naar voren te halen, waardoor toekomstige generaties de rekening betalen? Is dat geen verwaarlozing van de kerntaak van de overheid, namelijk het structureel zorgdragen voor het goed onderhouden van de infrastructuur in ons land? Je kunt dat soort dingen dus structureel doen op het moment dat je ook een extra bijdrage vraagt van de mensen die dat kunnen missen, van de bedrijven die dat kunnen missen. Maar ja, wij zien dus bij dit kabinet dat er incidenteel wel wat wordt gedaan – daar zijn we blij mee – maar dat zorgt niet structureel voor een oplossing van het probleem.

Verder is het geen geheim dat wij als SP erg teleurgesteld zijn over de weigering van de coalitie om de Westerscheldetunnel tolvrij te maken, zoals deze Kamer wil. Het is een klap in het gezicht van de Zeeuwen om te lezen dat de coalitie miljarden reserveert voor allerlei projecten, maar dat de Zeeuwen als vrijwel enigen in ons land nog tot 2030 tol moeten blijven betalen. De SP heeft al eerder aangekondigd om bij de voorjaarsnota met een amendement te komen. Samen met de SGP en BBB zijn we bezig met de voorbereiding van zo'n amendement. Dat moet binnen de huidige begroting. Wij zullen dat dus ergens anders vandaan moeten halen binnen de huidige begroting, omdat de coalitiepartijen hier helaas geen geld voor hebben vrijgemaakt bij de onderhandelingen.

De bereikbaarheid van minder dichtbevolkte regio's van ons land staat dus al jarenlang onder druk. Daar maakt de SP zich zorgen over. Projecten die eindelijk wel in de planning staan, zoals de Lelylijn, waar heel veel politieke druk achter is gezet, zijn ook nog eens afhankelijk van cofinanciering vanuit de lokale overheden maar ook vanuit de Europese Unie, dus daar lopen wij een risico. Heeft het kabinet een plan B als de cofinanciering voor de Lelylijn en dit soort infrastructurele projecten onverhoopt niet van de grond komt?

Voorzitter. Aan de andere kant waren veel Utrechters juist opgelucht toen bekend werd dat een project in hun buurt wellicht niet zou doorgaan. In het coalitieakkoord werd namelijk ruimte geboden om een alternatief te vinden voor de verbreding van de A27 bij Amelisweerd. De teleurstelling was dan ook groot toen de Minister vorige week bekendmaakte dat er ondertussen wel wordt doorgegaan met alle procedures. Onze fractie heeft hierover gelijk Kamervragen ingediend. Ik zag dat ze vandaag zijn beantwoord; ik heb de antwoorden nog niet helemaal kunnen lezen. Daarin wordt ook weer duidelijk gezegd dat er ruimte blijft voor alternatieven uit de regio. Maar waarom wacht de Minister dan niet op die alternatieven en gaat hij door met alle procedures? Hij zorgt daarmee voor onzekerheid in Utrecht, door al die processen door te zetten.

Voorzitter. Dan het goederenvervoer. Onlangs heeft de Kamer een motie aangenomen die oproept om de noordtak van de Betuwelijn als optie te onderzoeken. Die motie heeft in de Achterhoek en in Twente voor veel onrust gezorgd. Ook de SP heeft die motie gesteund, niet omdat het idee van de noordtak van de Betuwelijn ons aanspreekt, integendeel, maar omdat wij vinden dat wij niet voor onderzoeksverzoeken van onze collega-volksvertegenwoordigers moeten gaan liggen als die om een onderzoek vragen. Onze steun voor dat onderzoek moet dan ook niet uitgelegd worden als steun voor een uitkomst van dat onderzoek. Ik ben recent naar de regio gegaan om in gesprek te gaan met bewoners en bestuurders die in die regio wonen en die bang zijn voor de gevolgen daarvan. Zij zijn bezorgd voor de gevolgen die dit heeft voor hun groene

leefomgeving en ze vrezen voor de overlast die het goederenvervoer met zich mee kan brengen.

Onze verwachting is dan ook dat de studie naar de alternatieven zal laten zien dat de meerwaarde van de noordtak bij lange na niet opweegt tegen de nadelen. Maar daarvoor is het wel van belang dat de vraagstelling voor dat onderzoek klopt, dus dat niet alleen maar de financiële gevolgen worden onderzocht, maar ook alle gevolgen voor de leefomgeving en voor het leefgenot. Het gaat er dus om dat al die dingen worden meegenomen en dat de zorgen van de bewoners en van de lokale bestuurders ook worden meegenomen. Onze dringende oproep aan het kabinet is dan ook om de bewoners en de bestuurders in de regio erbij te betrekken en ook de Kamer over die onderzoeksvraag te informeren. Kan de Staatssecretaris dat toezeggen?

Dat neemt niet weg dat de omwonenden van bestaande goederenspoortrajecten nu al veel overlast ondervinden. Die problemen moeten daadwerkelijk worden aangepakt, in plaats van ze door te schuiven naar andere regio's, naar de Achterhoek en naar Twente. Dat is geen eenvoudige opgave; dat ziet de SP ook. Maar wij hebben wel een richting in gedachten, namelijk dat we moeten afzien van de ongebreidelde groei van de havens – daar ging het interruptiedebatje met de VVD zojuist over – en dat we zo veel mogelijk goederenvervoer verplaatsen van het spoor en van onze wegen naar de binnenvaart. Op dit moment vindt ongeveer een derde van het transport in ons land plaats over water. Dat kan groeien, maar niet als slechts 7% van de infrastructuurbestedingen naar de binnenvaart blijft gaan, zoals nu het geval is. Het gaat om 7% van de bestedingen en ongeveer 33% van het goederenvervoer. Die ambitie moet dus omhoog als het gaat om de binnenvaart. Schippers moeten nu van alles van het kabinet, maar krijgen onvoldoende waardering, niet alleen als het gaat om financiële waardering, maar ook qua omstandigheden waaronder zij het beroep moeten uitoefenen. Zij maken zich zelfs zorgen over opvolging door hun kinderen. Op welke termijn gaan dus niet alleen de sluzen en de bruggen onderhouden worden, maar ook de ligplaatsen voor de binnenvaart? Op welke termijn kunnen die aanzienlijk verbeterd worden? Dan heb ik het over goede bereikbaarheid met de auto en over goede bereikbaarheid voor hulpdiensten in noodsituaties, zodat de schippers en hun families dit mooie beroep kunnen blijven uitoefenen of zelfs uitbreiden, waar volgens ons dus behoefte aan is. Is het kabinet bereid om daar een ambitieuzer plan voor te maken?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is een vraag van de heer Koerhuis van de VVD.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik heb goed geluisterd. Volgens mij liet de heer Alkaya doorschemeren best te willen bezuinigen op de aanleg van nieuwe infrastructuur om bestaande infrastructuur meer te onderhouden. Maar is de heer Alkaya het niet met ons eens dat het gaat om de integrale afweging? Soms is het beter om te onderhouden en soms is het beter om nieuw te bouwen. Is hij het ermee eens dat die integrale afweging het best in het MIRT kan worden gemaakt en vooruit geprogrammeerd kan worden, en dat we niet bij voorbaat al kunnen zeggen dat we budgetten gaan overtakelen?

De heer Alkaya (SP):

Dat ligt genuanceerd. Ik ben niet principieel tegen het aanleggen van nieuwe wegen of iets dergelijks, maar gezien de huidige situatie lijkt me dat niet verstandig. Er is namelijk veel achterstallig onderhoud, en ik zie heel veel nieuwe asfaltprojecten voor de verbreding of de uitbreiding van snelwegen. Ik heb twee voorbeelden genoemd, zoals de verbinding tussen de A8 en de A9 in Noord-Holland, of de verbreding van de A27 in

Utrecht. Enerzijds is daar dus veel weerstand in de omgeving en anderzijds kunnen we dat geld prima gebruiken voor onderhoud. Ik zou daarom nu, voor de komende tijd, een andere afweging maken, namelijk meer prioriteit geven aan onderhoud en minder aan dat soort nieuwe projecten voor asfalt en rijwegen.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Alkaya is aan het einde van zijn bijdrage gekomen. We gaan over naar de bijdrage van D66 door mevrouw Van Ginneken. U heeft twaalf minuten in uw eerste termijn. Gaat uw gang.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de bewindspersonen voor het geduldig aanhoren van ons rondje Nederland. Ik ga daar mijn bijdrage aan leveren. Voorzitter. De bevolking van Nederland groeit. Daarmee groeit ook het gebruik van trein, fiets, schip en auto om mensen en goederen te verplaatsen. Dat is goed nieuws, want mobiliteit gaat over nieuwe ontmoetingen en nieuwe ervaringen én over de uitwisseling van ideeën en producten. Tegelijkertijd vraagt het iets wat schaars is in Nederland, namelijk ruimte, zowel fysiek als qua uitstoot. En dat vraagt dus om keuzes. Wat D66 betreft vergroten we met die keuzes de kansen die iemand heeft. Mobiliteit moet kansen bereikbaar maken en houden. Voorzitter. D66 vindt het streven naar kansengelijkheid de belangrijkste verantwoordelijkheid van de politiek. In deze commissie spreken we dan wel niet over de beschikbaarheid van die kansen, zoals onderwijs, werk en wonen, maar zouden we wél moeten spreken over het bereikbaar maken en houden van die fijne woning, dat goede onderwijs of die droombaan, binnen de grenzen van onze ruimte. Mobiliteit is voor mij dus een hefboom voor kansengelijkheid en verduurzaming, en dat is waarom ik woordvoerder Mobiliteit ben geworden. Om bestaande kansen bereikbaar te houden en nieuwe kansen te creëren, is het mijn overtuiging dat we dus verder moeten kijken dan de korte termijn van financiële rentabiliteit of MKBA-uitkomsten.

De voorzitter:

De heer Madlener van de PVV heeft een vraag.

De heer Madlener (PVV):

Ik hoor hier spreken over kansengelijkheid bij mobiliteit. Op zich spreekt mij dat wel aan, maar ik weet dat D66 een partij is die die kansengelijkheid vooral ziet als: iedereen moet in de trein. Want ik zie dat de auto steeds minder betaalbaar wordt voor jonge mensen, gelet op alle plannen voor rekeningrijden, de prijsprikkel en het principe van «de vervuiler betaalt», waardoor de automobilist dus meer moet gaan betalen. En wie gaat als eerste die auto niet meer kunnen betalen? Dat zijn juist die mensen met een laag inkomen. Dus ik hoor een mooi betoog over kansengelijkheid en vrijheid van mobiliteit voor iedereen, maar de praktijk is dat D66 het totaal tegenovergestelde doet: zij maakt de auto duur en onhaalbaar, vooral voor mensen met een lager inkomen, en roept hier dingen over kansengelijkheid. Ik vind het onbegrijpelijk.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Dank aan de heer Madlener dat hij mij de kans geeft om hem dan even uit te leggen hoe het zit met kansengelijkheid. Wat mij betreft is een auto een prima manier om je te verplaatsen, maar het vraagt wel heel veel ruimte en legt een behoorlijke last op de leefbaarheid van ons land. Als je het hebt over de enorme woningbouwopgave die we als land hebben, juist om iedereen de kans te geven op een mooie en betaalbare woning in een leefbare omgeving, dan moeten we nadrukkelijk inzetten op openbaar vervoer, op de trein en de fiets, op het lokale ov als de meest leefbare en

de meest bescheiden vervoersmodaliteit qua ruimtebeslag en duurzaamheid.

De heer **Madlener** (PVV):

Daar heb ik zo'n moeite mee: ik zie al die D66'ers lekker de parkeergarage in rijden en met hun auto naar het werk komen, maar hier lopen ze te roepen dat mensen de auto weg moeten doen. Als het aan D66 ligt moet er een prijsprikkel komen, en het zijn juist de armere mensen, de mensen met een lager inkomen, die als eerste die auto niet meer kunnen betalen. Het is toch gewoon asociaal om dat hier zo te zeggen? Ik hoop echt dat D66 een keer in de spiegel gaat kijken en ze eerst eens zelf allemaal hun auto wegdoen; dan heb je misschien nog recht van spreken. Maar heel veel mensen zijn gewoon afhankelijk van hun auto. Dus pest die mensen hun auto niet uit en laat die mensen niet verarmen omdat ze een auto moeten rijden.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik denk dat het belangrijk is dat er een cultuuromslag komt. Ik vind de heer Madlener eigenlijk in zekere zin asociaal dat hij die koste wat kost wil tegenhouden. In dit gesprek is het belangrijk om onderscheid te maken tussen die gebieden in ons land waar de auto een betere uitkomst kan bieden dan openbaar vervoer, namelijk de dunbevolkte, niet-verstedelijkte gebieden, en de gebieden in de stad waar ov en fiets de beste alternatieven zijn. Als we zien dat de helft van alle ritten korter dan 5 kilometer met de auto wordt afgelegd, dan vraag ik mij oprecht af wat er dan zo sociaal is aan het koste wat het kost mensen ook voor die korte afstanden in de auto houden. Kunnen die mensen niet veel beter het geld dat ze beschikbaar hebben voor een eventuele kilometertarifiering gebruiken voor de langere afstanden buiten stedelijk gebied? Het onderscheid is: ov en fiets zijn de middelen voor stedelijke gebieden, waarbij deelmobiliteit, de deelauto, een eventueel gat kan vullen, en in de perifere gebieden, waar minder bussen en minder treinen zijn, vindt de auto natuurlijk nog steeds een plaats. Wat mij betreft is dat dan wel zo snel mogelijk een zero-emissieauto, maar dat is weer een heel andere discussie.

De heer **Madlener** (PVV):

Dat is helemaal geen andere discussie, want vanaf 2030 mogen brandstofauto's zelfs niet meer verkocht worden. De toekomst is dus: elektrisch en schoon. Dat is dus niet een andere discussie, dat is precies deze discussie. Maar mevrouw Van Ginneken gaat eraan voorbij dat mensen zelf willen kiezen of ze die auto nemen voor 5 kilometer. Ik vind 5 kilometer behoorlijk ver. Heel veel oudere mensen of mensen die boodschappen moeten doen, kunnen niet 5 kilometer op de fiets. Ik vind het echt absurd om hier als Kamerlid met een auto te gaan roepen «die mensen moeten maar lekker met de fiets». Ik vind dat echt absurd. Ik vind nog steeds dat als je het over kansengelijkheid hebt, een prijsprikkel echt het allerslechtste is. Want dan heb je de mensen met een laag inkomen te pakken. Zij gaan dan als eerste de auto uit. Daar gaat mevrouw Van Ginneken niet op in. Als zij echt eerlijk is, moet ze zeggen: dan krijgt iedereen met de letter B op deze dag de auto en anderen op die dag. Dan doe je aan kansengelijkheid. Maar als je met een prijsprikkel gaat werken zoals mevrouw Van Ginneken wil, dan ga je als eerste de mensen met een laag inkomen pakken. Zij kunnen dan niet meer de keuze maken om wel of niet met de auto te gaan. Overigens houd ik ook van fietsen. Prima, maar wel als ik er zin in heb en als het niet regent en ik geen boodschappen hoef te doen.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik ben in het trotse bezit van fietstassen, dus ik kan prima ook op de fiets boodschappen doen. De heer Madlener heeft natuurlijk gelijk dat de fiets

of ov niet voor iedereen de beste oplossing is, ook niet voor de kortere afstanden. Want inderdaad, mensen die slecht ter been zijn zullen ook voor kortere afstanden liever gebruikmaken van de auto. Dat is prima zolang we de mensen die wel een alternatief zouden kunnen vinden in het ov, ook bereid krijgen daar wat vaker gebruik van te maken. Dan komt er ook ruimte op de weg en ruimte op de parkeerterreinen, zodat mensen die vanwege hun persoonlijke situatie veel meer vastzitten aan de auto, daar ook gebruik van kunnen blijven maken. Dat is mijn inzet. Het ov moet aantrekkelijker gemaakt worden, zodat meer mensen er gebruik van maken en de auto tot in lengte van dagen een plekje kan blijven houden in onze totale mix van vervoersmodaliteiten.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Goed. Ik sprak over bestaande kansen bereikbaar houden en nieuwe kansen creëren. Wat mij betreft spreken wij in deze commissie dus ook over wat het Nederland van 2040, 2050 of misschien zelfs 2060 nodig heeft.

Voorzitter. Die doorkijk naar de toekomst vraagt om strategische keuzes en afwegingen. Ik vind het daarom belangrijk dat de Kamer vroeg, actief en beter wordt betrokken bij deze keuzes en besluiten. Het gaat mij hier om de afweging van en selectie tussen enerzijds de opgaven die bijvoorbeeld volgen uit het coalitieakkoord, de Integrale Mobiliteitsanalyse of andere beleidsdocumenten, en anderzijds de opname in de MIRT-cyclus. Op welke manier gaan de bewindspersonen de Kamer structureel betrekken bij de selectie van die bereikbaarheidsopgave en kunnen zij toezeggen om voortaan voorafgaand aan de halfjaarlijkse bestuurlijke overleggen hun inzet met de Kamer te delen, een beetje naar analogie van de Europese Raden?

In hun brief schrijven de bewindspersonen dat zij voor de miljarden die het kabinet vrijmaakt voor de ontsluiting van woningbouw een afwegingskader maken. Dat is mooi. Ze willen dit ook vaststellen met bestuurlijke partijen, maar dat vind ik onvolledig. Het lijkt mij namelijk logisch dat de Kamer ook hierover debatteert en dit ook mee bepaalt. Kunnen de bewindspersonen toezeggen dit afwegingskader ook voor te gaan leggen aan de Kamer? Kunnen zij daarbij niet alleen ingaan op de door hen gewenste voorkeursvarianten, maar ook de alternatieven en de achterliggende afwegingen en keuzes schetsen in dat kader, zoals Minister Dijkgraaf onlangs heeft gedaan in zijn brief over de basisbeurs? Dat was een mooi voorbeeld.

Voorzitter. Zoals veel andere Nederlanders kies ik elke dag bewust mijn vervoermiddel. Het liefst kies ik altijd de meest duurzame optie, maar soms speelt er meer mee. Dit zal de heer Madlener aanspreken: wanneer ik op een dag meerdere stops in buitenstedelijk gebied heb, kies ik vanwege de totale reistijd weleens voor de auto. Maar meestal kies ik voor de trein, zodat ik kan werken tijdens het reizen of even mijn ogen kan sluiten om te ontspannen. Dat zijn twee dingen die ik beter niet achter het stuur kan doen. Naast reistijd spelen dus ook rust, comfort, de mogelijkheid om te werken en de gevolgen voor de brede welvaart een rol in mijn keuze. In onze beleidsafwegingen en keuzes voor bereikbaarheid en mobiliteit speelt reistijd echter een dominante rol. De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid onderschrijven deze disbalans. Door de nadruk op reistijd komen bijvoorbeeld leefomgeving, veiligheid, klimaat en alternatieven voor de auto minder goed tot uitdrukking.

Kunnen de bewindspersonen toezeggen om in de Integrale Mobiliteitsanalyse, het opstellen van MKBA's, milieueffectrapportages en beleids-evaluaties de indicator van autoverliesuren te herzien? In de brief van

december schreven de toenmalige bewindspersonen dat brede welvaart een plek heeft gekregen in diezelfde instrumenten, maar in een notitie van het KiM staat: «We constateren dat er aanvullingen nodig kunnen zijn, zowel op de MKBA en de MER als bij de beoordeling van de beleidseffectiviteit op het vlak van grensoverschrijdende effecten, langetermijneffecten, verdelingseffecten en moeilijk kwantificeerbare effecten zoals bijvoorbeeld biodiversiteit.» Hoe pakken de bewindspersonen dit en andere aanbevelingen op? Kunnen zij toezeggen hier werk van te maken en de Kamer dit jaar hierover te informeren, en daarbij ook voor het ov relevante indicatoren mee te nemen, zoals kosten, comfort en toegankelijkheid, waar ook de Integrale Mobiliteitsanalyse naar verwijst? Want zonder al deze factoren is een eerlijke vergelijking tussen modaliteiten niet mogelijk.

Voorzitter. Van alle verplaatsingen met een afstand tussen 7,5 en 15 kilometer gaat 70% per auto en 15% per fiets. We weten dat mensen bereid zijn om te fietsen tot afstanden van 15 kilometer. Dat is duurzaam en gezond. Het is dus ook een hefboom voor brede welvaart. Om mensen uit de file te bevrijden en op de fiets en e-bike te krijgen, moeten we investeren in een nationale fietsinfrastructuur, in fietssnelwegen en in het aan elkaar verbinden van deze wegen. Daarin speelt de rijksoverheid wat mij betreft een rol, want deze projecten zijn vaak zowel ruimtelijk als financieel gezien stad- of regio-overstijgend. Ik overweeg dus ook een motie op dit punt, maar eerst mijn vraag. Kan de Staatssecretaris toezeggen om de fiets een eigen programma te geven in het MIRT op basis van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets of diens opvolgers, inclusief een bijpassende financiële drempelwaarde? Is zij het ermee eens dat dit een oplossing biedt voor de te hoge drempelwaarde die er nu is in het MIRT, waardoor fietsprojecten nu moeilijker van de grond komen? En kan zij toezeggen om de ontbrekende schakels van de hoofdfietsroutes deze kabinetsperiode op te lossen, met bijvoorbeeld de fietsbrug tussen Culemborg en Houten, de Demkabrug in Utrecht, de Velostrada bij Den Haag en de pont in Nieuwer Ter Aa als projecten die dan wél in aanmerking zouden komen voor financiering? Kunnen de ontbrekende schakels worden gefinancierd uit de 7,5 miljard euro voor de ontsluiting van woningbouw en, zo nee, waarom niet?

Voorzitter. Mensen zijn dus bereid om te fietsen tot 15 kilometer. De fiets is ook belangrijk in het voor- en na transport van het ov. Daarom wil D66 dat er overal in Nederland binnen 15 fietskilometers een ov-hub is. Ook het coalitieakkoord onderstreept die ambitie. Hoe gaat de Staatssecretaris hier invulling aan geven? Kan zij toezeggen concrete, kwantitatieve standaarden op te stellen waar zo'n hub dan aan moet voldoen, bijvoorbeeld qua het aantal voorzieningen, de overstapmogelijkheden en de eisen voor toegankelijkheid? Kan zij toezeggen in kaart te brengen waar in Nederland deze hubs nog niet zijn of misschien wel zijn, maar niet voldoen aan die standaarden? Kan zij toezeggen te onderzoeken of, waar en hoe het aanbod van deelauto's bij deze hubs verstevigd kan worden, bijvoorbeeld als onderdeel van ov-concessies?

De heer **Alkaya** (SP):

In het openbaar vervoernetwerk in ons land is nog veel te verbeteren. Dat geldt voor heel veel plattelandsgebieden, maar ook voor veel gebieden bij, maar net buiten de grote steden, zoals het gebied waar ik vandaan kom. Buiten de ring rond Amsterdam zit je echt in volkswijken en ook daar zijn heel veel buslijnen verdwenen. Mevrouw Van Ginneken zegt dat daarin geïnvesteerd moet worden, bijvoorbeeld met dit soort hubs die voor iedereen bereikbaar moeten zijn. Is het verbeteren en het toegankelijk maken van dat soort voorzieningen voor iedereen in het land, niet alleen in de Randstad en niet alleen in de kernen van de grote steden, een voorwaarde voor het invoeren van rekeningrijden? We moeten dat eerst op orde krijgen, voordat we rekeningrijden invoeren om te voorkomen dat

rekeningrijden alleen maar leidt tot een hogere rekening aan het einde van de maand en niet tot het veranderen van gedrag bij mensen.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Rekeningrijden, betalen naar gebruik, gaan we deze kabinetsperiode niet invoeren. Wat mij betreft gaan we deze kabinetsperiode wel fors inzetten op de ov-hubs en op het verbeteren van het openbaar vervoer. Betalen naar gebruik gaat in de eerste plaats nog over iets anders, namelijk het aanpakken van de klimaatcrisis. Dat is een belangrijk aspect dat daar een rol in speelt. Mijn inzet is om mensen zo veel mogelijk gebruik te laten maken van het ov en alle drempels die er nu zijn te slechten, zodat we die stap inderdaad snel kunnen maken. Dat zou sneller zijn dan het moment waarop betalen naar gebruik ingevoerd gaat worden.

De heer **Alkaya** (SP):

Tot slot. Het klimaat schiet er natuurlijk niets mee op als men aan het einde van de maand een hogere rekening betaalt aan de overheid. Je moet een alternatief hebben, je moet je gedrag kunnen aanpassen, wil het klimaat daar ook profijt van hebben. Tot zover kunnen wij het volgens mij wel met elkaar eens worden. Mevrouw Van Ginneken zegt een aantal dingen waar ik het gewoon mee eens ben, maar zij durft zich niet vast te leggen op de volgorde der dingen. In de hoop dat ik dan wél antwoord krijg, vraag ik dus nog eens heel scherp of het een voorwaarde is dat je dat soort voorzieningen voor iedereen in het land op orde hebt, voordat je rekeningrijden invoert. Wordt rekeningrijden daarmee dus voorwaardelijk? Komt rekeningrijden alleen maar als mensen een volwaardig alternatief hebben en anders niet? Of komt rekeningrijden er sowieso, ook al heb je geen andere mogelijkheden?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

De heer Alkaya creëert wat mij betreft een valse tegenstelling, want ik zou niet weten waarom we daar moeten kiezen. De voorwaarde die de heer Alkaya formuleert, is ook vrij absoluut. Ik denk dat we moeten inzetten op het verbeteren van het openbaar vervoer en het verbeteren van hubs op alle plekken in het land, zodat er op zo veel mogelijk plekken in Nederland alternatieven zijn voor het gebruik van de auto. Tegelijkertijd moeten we ook vaart maken met betalen naar gebruik. Ik heb de bewindspersonen in het verleden ook al aangejaagd op dat vlak en dat zal ik blijven doen. Ik herken me dus niet in de valse tegenstelling. Ik denk dat we het alle twee moeten doen in het belang van de bereikbaarheid van kansen en in het belang van het klimaat.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Voorzitter. Voor D66 zijn trein en ov de hefboom van kansengelijkheid en verduurzaming. Ik zei dat al eerder. Naast duurzaam zijn ze ook efficiënt in ruimte in relatie tot het aantal passagiers. Ze passen daarom goed bij de groeiende stedelijke gebieden van ons land. Ik ga nu een aantal treintrajecten en knelpunten bespreken.

Natuurlijk begin ik met een essentieel project om hoogwaardig ov op meerdere trajecten te kunnen realiseren: het Zuidasdok. Dat kwam zojuist al uitgebreid ter sprake. Ik noem het Zuidasdok vaker in deze commissie, vanwege het belang daarvan. Nogmaals, dat geldt niet alleen voor Amsterdam, zoals de naam misschien doet vermoeden, maar juist voor heel Nederland. Zuidasdok maakt ook hoogfrequente spoorverbindingen mogelijk met Dordrecht, Breda, Alkmaar, Groningen, Eindhoven en verder. Zuidasdok maakt ook internationale treinverbindingen beter mogelijk. Dat helpt ons om mensen een alternatief te bieden voor het zwaar vervuilende

vliegen. Ik was dan ook verbaasd dat de Staatssecretaris haar toezegging die zij eerder aan mij deed, namelijk om de Kamer te informeren over de gesprekken met bestuurders over dit belangrijke project, in de recente brief af heeft gedaan met drie wat nietszeggende zinnen. Wat mij betreft, had ze die ook al meteen in het hoofdlijnen debat kunnen uitspreken. Is de Staatssecretaris het met mij eens dat deze brief geen reële invulling is van haar toezegging aan mij? Kan zij uitgebreider ingaan op de stand van zaken van de gesprekken met stad en regio? Is zij het ermee eens dat het project Zuidasdok vanwege het derde spoor randvoorwaardelijk is voor de Lelylijn? Heeft zij een plan B voor de cofinanciering van de Lelylijn, zoals eerder door D66 bepleit, mocht opname in het netwerk TEN-T niet lukken? Voorzitter. Het volgend ...

De voorzitter:

Gaat uw gang. Gaat u gewoon verder.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik ga gewoon verder.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Voorzitter, als ik vraag om een interruptie, dan is het misschien handig om die toe te staan. U had mij niet gezien, denk ik.

De voorzitter:

Ja, zeker. Ik had u niet gezien. Excuus. De heer Van der Molen, CDA.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Ik wil toch nog even op het Zuidasdok ingaan. Dat zag ik collega Koerhuis zonet ook al doen. Mevrouw Van Ginneken heeft nog niet geantwoord op een onderdeel van zijn vraag dat mij en het CDA ook interesseert. Dat is het onderdeel dat verder gaat dan het verbeteren van het internationale knooppunt van spoorlijnen. Ik denk dat daar niet veel discussie over is. Het gaat erom of zij zover wil gaan om daar een extra miljard euro aan te besteden, omdat men in Amsterdam heel graag een deel van traject onder de grond wil brengen en ervoor wil zorgen dat het daar beter inpasbaar is. Ik begrijp wel heel erg goed dat dit een economische potentie heeft voor Amsterdam, maar zij is niet ingegaan op de vraag of dit voor D66 voorrang heeft boven al die projecten die inmiddels worden genoemd. Ik heb ook een aantal projecten waarvan de kosten vele malen kleiner zijn dan 1 miljard en waarmee ik hele regio's blij zou kunnen maken, waarmee ik woningbouw mogelijk zou maken. Die zou ik niet kunnen betalen als haar partij haar zin zou krijgen. Begrijp ik D66 goed dat die 1 miljard extra voor een luxemaatregel voor het Zuidasdok voor D66 een hogere prioriteit heeft dan welk ander infrastructuurproject in Nederland dan ook?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ook hier is weer sprake van een valse tegenstelling, denk ik. Waar het hier om gaat, het ondertunnelen van Zuidasdok, is geen luxeproject. Het ondertunnelen van Zuidasdok maakt alle ambities die er zijn op het gebied van spoor mogelijk. Als we de autosnelweg daar niet ondertunnelen, dan kan geen uitbreiding plaatsvinden van het station ter plaatse. Al die ambities ten aanzien van het verbeteren van het spoor en het verbeteren van treinverbindingen door heel Nederland, waarover ik VVD en CDA hoor zeggen dat ze die erg ondersteunen, kunnen dan dus niet gerealiseerd worden. Daarnaast is bij de grote woningbouwopgave in de metropoolregio Amsterdam uitgegaan van die ondertunneling met het oog op eisen ten aanzien van leefbaarheid. Simpel gezegd: komt er geen tunnel, dan kunnen ter plaatse dus minder woningen worden gebouwd en dan kunnen allerlei nationale en internationale spoorambities niet gerealiseerd worden. Let wel, dit zijn spoorambities waarvan de realisatie essentieel is

voor het mogelijk maken van allerlei woningbouwlocaties op andere plekken in Nederland. Het besteden van extra middelen aan het project Zuidasdok is dus geen luxe, maar hoogstnoodzakelijk voor het realiseren van de woningbouwambities die we in Nederland met elkaar hebben.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Dat is geen antwoord op mijn vraag. Ik heb mevrouw Van Ginneken heel helder gevraagd of die 1 miljard euro uit de rest van Nederland voor Amsterdam moet worden gebruikt. Ik beluister dat het antwoord «ja» is. Haar argument is eigenlijk: als we die 1 miljard niet uit de rest van Nederland naar Amsterdam toe brengen, dan worden daar geen 240.000 woningen gebouwd. Dus de rest van Nederland kan pas beginnen met de bouw van woningen en infrastructuur op het moment dat de 240.000 woningen in Amsterdam zijn gebouwd en dus inderdaad, zoals de heer Koerhuis zei, een weg langs kantoorgebouwen onder de grond is gebracht. Dat is eigenlijk wat zij zegt. Is uw punt, mevrouw Van Ginneken, dat heel Nederland met zijn ambities moet wachten totdat Amsterdam klaar is? Is dat wat u zegt?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Het antwoord aan de heer Van der Molen is heel helder: nee, dat is niet wat ik zeg. Ik heb ook op geen enkele manier gezegd dat het kabinet nu hier ter plekke op maandagochtend moet toezeggen dat het 1 miljard naar Zuidasdok gaat brengen. Ik vind het belangrijk dat er een oplossing gevonden wordt voor het begrotingsgat om Zuidasdok integraal te kunnen realiseren. Ik verwacht van het kabinet daarin wel wat, maar de puzzel zal ook zeker in overleg met de regio en de stad gemaakt moeten worden. Ik wil het kabinet aansporen om daar tempo mee te maken, en om ruimhartig te zijn en niet die gesprekken te voeren vanuit het idee dat er geen cent bij komt, want dan komen we er niet. Het gaat hier om een verdeling van middelen. Ik heb volgens mij uitgebreid bepleit dat Zuidasdok een landelijke impact heeft en woningbouwambities op andere plekken in Nederland mogelijk maakt. Daar mag wat mij betreft extra geld vanuit het kabinet in geïnvesteerd worden. Hoeveel dat precies moet zijn, laat ik even aan de partijen zelf. Ik hoop dat dat een antwoord is op de vraag van de heer Van der Molen.

De **voorzitter**:

Dat weten we niet, maar u vervolgt uw betoog.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Voorzitter. Het volgende traject dat ik wil bespreken wil ik kort introduceren. In Oosterhout, waar ik vandaan kom, zeggen we: eerst eten. Dat is een uitspraak met een verre historie. Toen in de negentiende eeuw in Den Haag de stations verdeeld werden, kwam «Oosterhout» te laat bij die vergadering. Onze vertegenwoordigers gingen na hun lange koetsrit bij aankomst in Den Haag namelijk eerst eten. Gilze-Rijen besloot anders en kreeg het station. Daarom is er tussen Utrecht en Breda nog steeds geen spoorverbinding. Tegelijkertijd zijn voor beide regio's veel nieuwe woningen voorzien. Kan de Staatssecretaris toezeggen de potentie van het spoortraject Utrecht-Breda in samenwerking met ProRail, provincies en gemeenten te onderzoeken?

Kan zij toezeggen in het komende bestuurlijk overleg in te zetten op verbeteringen aan het spoor Arnhem-Doetinchem-Winterswijk en op de MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst?

Kan zij ook toezeggen de Merwedelijn en de Papendorplijn op te nemen in de lopende MIRT-verkenning voor Utrecht?

Welke vervolgstappen neemt de Staatssecretaris voor de Nedersaksenlijn en de verbetering van het traject Zwolle-Enschede-Münster? Dat laatste traject is ook door collega Minhas al genoemd. Is de Staatssecretaris

bereid toe te zeggen snel de stootblokproblematiek in Enschede op te lossen, zodat reizigers niet meer hoeven over te stappen van een Nederlandse naar een Duitse trein of andersom?

Voorzitter. In mijn inleiding had ik het over de schaarse ruimte in Nederland, die ons dwingt duurzame keuzes te maken. Daarom is D66 onomwonden tegen de verbreding van de A27 en voor het behoud van natuurgebied Amelisweerd. Garandeert de Minister dat er geen schop de grond ingaat en dat het alternatief een eerlijke kans krijgt? Wanneer verwacht hij dat het alternatief, dat wat mij betreft zal aantonen dat die verbreding niet nodig is, gereed is? En hoe verlopen de gesprekken met de regio?

Voorzitter, mijn laatste punt. Kortgeleden was ik op werkbezoek bij Rijkswaterstaat in het kader van de onderhoudsopgave, een belangrijke, maar complexe opgave met een nauwe planning die heel veel afstemming vraagt. Ik maak me zorgen over gecombineerde onderhoudsopgaven, specifiek die bij de Heinenoordtunnel en de Haringvlietbrug. Hoe garandeert de Minister dat de werkzaamheden aan beide projecten niet gelijktijdig worden uitgevoerd als gevolg van vertragingen, met alle risico's van dien voor bijvoorbeeld de leefbaarheid en de bereikbaarheid door hulpdiensten? Hoe verzekert hij dat niet tienduizenden auto's per dag een sluiproute nemen en over de lokale wegen en de mooie dijken van de Hoeksche Waard gaan rijden? En hoe zorgt hij dat de als gevolg van de oorlog toegenomen risico's voor de kosten, planning en levering van materialen en grondstoffen voor renovatie, beheer en onderhoud niet zullen leiden tot vertraging?

Voorzitter, tot slot. Ik zei het al: mobiliteit is voor mij de hefboom voor kansengelijkheid en verduurzaming. Het is essentieel dat we daarbij duurzame, schone en gezonde keuzes maken. Zo creëren we dus nieuwe kansen en versterken we kansen die er al zijn. Ik kijk uit naar de beantwoording door de bewindspersonen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Ginneken. Dan is nu het woord aan de heer Van der Molen van de fractie van het CDA. U heeft negen minuten voor uw eerste termijn.

De heer Van der Molen (CDA):

Dank u, voorzitter. Ik spreek vanochtend ook namens de ChristenUnie, want mijn collega Van der Graaf kan niet aanwezig zijn vanwege de gesprekken die voor de commissie Groningen worden gevoerd.

Voorzitter. Ik wil beginnen met een algemene opmerking, of een zorg met u delen. We hebben grote ambities op het gebied van infrastructuur. Deze zijn uiteengezet in het regeerakkoord. Zo trekken we structureel 1,25 miljard uit voor het inlopen van achterstallig beheer en onderhoud. Ook stellen we de komende tien jaar in totaal 7,5 miljard beschikbaar voor een goede ontsluiting van nieuwe woningen in de veertien verstedelijkingsgebieden en daarbuiten. Voor het verkeersveiliger maken van de rijks-N-wegen is extra geld beschikbaar, al vanaf dit jaar.

We zetten daarmee in op een goede bereikbaarheid van het hele land, maar toch zie ik veel hobbels op de weg. De stikstofproblematiek hindert al een tijdje de aanleg van nieuwe infrastructuur. Daar komen nu de explosief stijgende grondstofprijzen voor bouwgrondstoffen zoals staal, aluminium, nikkel, hout, asfalt en koper bovenop. Grondstoffen worden ook nog eens schaarser. Vorige week kwam naar buiten dat spoorwegbeheerder ProRail de komende tijd gaat bekijken of de opwaardering van de Maaslijn tussen Roermond en Nijmegen al dan niet geraakt wordt door de gevolgen van de oorlog in Oekraïne. Mijn vrees is dat de hoge grondstofprijzen en een gebrek aan leveringszekerheid mogelijk kunnen leiden tot meer uitstel en/of afstel van onderhoud, vervanging of ontwikkeling van

infrastructuur. Ik zou graag van de Minister willen weten of hij die zorgen deelt. Is hij samen met de Staatssecretaris al actief aan het kijken naar de impact van deze ontwikkelingen? Op dit punt graag vooraf een reactie. Voorzitter. Ik ga traditiegetrouw een rondje maken langs de Nederlandse regio's. Natuurlijk beginnen we dan in het Noorden. Het CDA heeft een aantal jaar geleden de aanzet gegeven voor een deltaplan voor het Noorden, voor een integraal plan om de bereikbaarheid en het wonen en werken in het Noorden te stimuleren. De Lelylijn maakt daar, in combinatie met woningbouw en bedrijvigheid, een belangrijk onderdeel van uit. Inmiddels staat dat deltaplan voor het Noorden expliciet genoemd in het coalitieakkoord. Er is geld gereserveerd om op termijn de Lelylijn te kunnen aanleggen.

Het CDA is erg blij dat er schot zit in deze ontwikkelingen. Maar nu is het zaak om de vaart erin te houden. De regio staat in de startblokken om samen met het Rijk voortvarend aan de slag te gaan. Daarom de volgende vragen. Eén. Kan de Staatssecretaris inzicht geven in de afspraken die gemaakt zijn met de regio wat betreft de uitvoering van het coalitieakkoord en specifiek de realisatie van de Lelylijn? Welke stappen zet de Staatssecretaris om voor het einde van dit jaar de startbeslissing verkenning Tracéwet te kunnen nemen? Is er al samen met de regio een projectorganisatie Lelylijn opgezet? Hoe ziet het aanvalsplan van de Staatssecretaris eruit om de cofinanciering van 3,5 miljard euro bij elkaar te krijgen voor de Lelylijn? Welke stappen zet de Staatssecretaris richting de Europese Unie? Voor medefinanciering vanuit Brussel is de herziening van het TEN-T van groot belang. Is de Staatssecretaris reeds bezig met de voorbereidingen om bijvoorbeeld via amendementen de Lelylijn in die herziening op te laten nemen?

Het opwaarderen van het bestaande spoor tussen Zwolle en Groningen en Leeuwarden, en tussen Zwolle en Emmen, en de aanleg van de Nedersaksenlijn maken ook onderdeel uit van het Deltaplan. Welke kortetermijnmaatregelen neemt de Staatssecretaris om de Randstad beter te verbinden met noordelijk Nederland en het Noorden met andere regio's? Is de Staatssecretaris bereid om bij de nieuwe concessie van de NS ook de frequentieverhoging voor het Noorden mee te nemen? Ook is het CDA benieuwd hoe de Staatssecretaris reflecteert op de positieve kosten-batenanalyse van de aanleg van de Nedersaksenlijn en hoe er op dit moment gevolg wordt gegeven aan die analyse.

Voorzitter. Dan de N33. Volgens de huidige planning kan de N33 in 2026 in gebruik worden genomen. Door grote tekorten bij de Ring Zuid in Groningen zijn er echter gelden overgeheveld van de N33-aanpak naar het project Ring Zuid. Ik zou graag van de Minister horen wat dit voor de afronding van de N33 betekent. Verder horen we ook graag een update betreffende de impasse rond de financiering van de verbreding van de sluis bij Kornwerderzand, waar de heer Koerhuis ook al een vraag over heeft gesteld.

Voorzitter. In Noord-Holland vindt het CDA de verkeersveiligheid op de N9 en de N99 van groot belang. Na het aannemen van de motie-Postma/Dijkstra zijn er een aantal maatregelen geschetst om de verkeersonveiligheid aan te pakken. Welke vervolgstappen zijn er inmiddels genomen? In Flevoland hebben we de N50 waarop te veel ongelukken plaatsvinden. Vooral in de drukke en krappe aansluiting tussen Kampen en Dronten, met veel vrachtverkeer, is de kans op ongelukken groot. Dat hebben we ook gezien. Vorig jaar heeft de Minister toegezegd prioriteit te geven aan de verbreding van de N50. Het CDA is hier erg blij mee. Ik hoor graag hoe er invulling wordt gegeven aan deze prioritering.

De verbindingsweg tussen de A9 en de A8 is fors duurder uitgevallen. Er moet een verdiepte ligging komen waardoor het project ruim 800 miljoen euro duurder uitvalt. Dit kan onmogelijk alleen door de provincie Noord-Holland worden opgehoest. Is de Minister al in overleg met de provincie over deze nieuwe verbinding en de weg vooruit voor dit project?

Voorzitter. Dan nog een tweetal cruciale verbindingen voor de toekomstige bereikbaarheid van Midden-Nederland: de IJmeerverbinding en de Rijnbrug. De verbreding van de Rijnbrug bij Rhenen is van groot belang voor de leefbaarheid, bereikbaarheid en economie in zowel de provincie Utrecht als Gelderland. Wat is de huidige stand van zaken? Beide provincies en enkele gemeenten zijn bereid diep in de eigen buidel te tasten voor die verbreding. Bent u bereid in overleg te gaan met de provincies Gelderland en Utrecht en de betrokken gemeentes over de verdubbeling van de rijstroken op de Rijnbrug? En bent u bereid daar in het kader van de woningbouwopgave in dit gebied ook middelen voor vrij te maken?

Voorzitter. Het CDA blijft zich inspanssen voor een directe verbinding tussen Eindhoven, Heerlen en Aken. De wens voor een snelle treinverbinding tussen de Randstad en Aken is Kamerbreed gedragen. De tijd van «ja, maar» is wat ons betreft dan ook voorbij. We willen snelle treinverbindingen naar onze buurlanden, en deze lijn is daarin cruciaal. Vorig jaar dienden het CDA en de VVD samen de motie voor een snelle oplossing voor de verbinding Eindhoven-Aken in. Die motie zou voor het MIRT, voor vandaag dus, uitgevoerd moeten zijn. Het MIRT is een aantal keer uitgesteld, maar er is nog steeds geen besluit genomen. Waarom duurt dit zo lang? Waarom is er zo veel vertraging op de lijn? Graag een reactie van de Staatssecretaris.

Voorzitter. Duitsland investeert een historische 86 miljard in de modernisering van zijn spoorwegnet. Nederland heeft diverse ambities voor grensoverschrijdende spoorverbindingen. Is het niet tijd om samen met Duitsland het ijzer te smeden nu het heet is? Klopt het dat het laatste spoorwegverdrag tussen Nederland en Duitsland stamt uit 1991? Wordt het niet eens tijd voor een nieuw verdrag, vraag ik de Staatssecretaris, gezien alle ambities? Dik 30 jaar na dato zou dat wellicht geen kwaad kunnen.

De CDA-fractie maakt zich zorgen over de aanpak van de Maaslijn. Ik noemde het al. De opwaardering van de lijn dreigt wederom vertraging op te lopen, want ProRail heeft een winstwaarschuwing gegeven. Klopt het dat de deadline van eind 2024 wordt verplaatst? Kan het kabinet daar duidelijkheid over verschaffen?

Voorzitter. Dan nog specifiek over de verkeersveiligheid voor fietsers op de Maasbrug tussen Gennep en Oeffelt. Dagelijks maken duizenden fietsers, onder anderen scholieren, gebruik van de brug. Het fietspad over de brug voldoet echter niet aan de landelijke richtlijnen. Vanaf volgend jaar wordt er gewerkt om de flessenhals in de Maas bij de brug aan te pakken. De weg vanuit Oeffelt naar de brug komt dan op palen te staan. In die tijd ligt de brug er voor verkeer toch al uit. Wat het CDA betreft biedt dat een mooie kans om ook voor fietsers de brug te verbeteren.

Voorzitter. Ik maak van de gelegenheid gebruik om de Minister te vragen naar de stand van zaken rondom de aanpak van de beekdalen van de Maas na de overstromingen daar vorig jaar. Het regeerakkoord maakte daar 300 miljoen euro voor vrij. Wanneer kan de Minister de Kamer een concrete aanpak daarvoor voorleggen? De CDA-fractie hoort ondertussen de nodige zorgen over dat er ambtelijk ook naar veel gebieden buiten Limburg wordt gekeken om iets van die 300 miljoen te besteden. Kan de Minister ons geruststellen dat de 300 miljoen ook daadwerkelijk primair in Limburg zal gaan landen?

Voorzitter. Dan Oost-Nederland, de provincies Gelderland en Overijssel. Het CDA wil aandacht vragen voor de ontwikkeling van de RegioExpres, de treinverbinding tussen Arnhem, Doetinchem en Winterswijk. Door het ontbreken van dubbelspoor op een deel van het traject naar Doetinchem, rijdt er nu geen rechtstreekse trein tussen Doetinchem en Arnhem. Dit is een groot project waaraan de provincie Gelderland zelf bijdraagt, maar zonder rijksbijdrage komt dit niet van de grond. Bent u bereid met de

provincie Gelderland in overleg te gaan over de realisatie van de RegioExpres?

Voorzitter. Tot slot, Zuidwest-Nederland, oftewel Zeeland en Zuid-Holland. Voor het project Beter Bereikbaar Gouwe is er een breed gedragen wens voor een extra oeververbinding, bij voorkeur een aquaduct ten noorden van Boskoop. Kan de Minister een haalbaarheidsonderzoek dan wel een marktcapaciteitsanalyse hiernaar laten uitvoeren? Daarnaast vraag ik de Minister hoe het staat met de Bodegravenboog, de aansluiting van de A12 met de N11. Ik vraag de Minister: klopt het dat deze niet terug te vinden is in het MIRT? Zo ja, waarom is dit dan het geval?

Voorzitter. Het CDA is ook benieuwd naar de stand van zaken omtrent de aanleg van de A4-Zuid. De verbreding van de A4 lijkt niet de oplossing te zijn voor de toenemende druk op de verkeersknelpunten. Door de A4 door te trekken naar de A29, stroomt het verkeer op het Kethelplein sneller door, is de verwachting. Wat vindt de Minister van het plan om af te zien van de verbreding van de A4 tussen Den Haag en het Kethelplein en te beginnen met de aanleg van de A4-Zuid?

Voorzitter, tot slot. Ik wil ook aandacht vragen voor het knooppunt A58/A4. Vooral rond Bergen op Zoom loopt dat dagelijks vast. Dat maakt Zeeland op momenten onbereikbaar. Hoe wil de Minister ervoor zorgen dat de twee grote opstoppingen bij de snelweg van de Zeeuwse grens tot aan Roosendaal tot het verleden gaan behoren?

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is een vraag van mevrouw Bouchalikh van de fractie van GroenLinks.

Mevrouw **Bouchalikh** (GroenLinks):

Ik wilde even het einde van het betoog afwachten. Ik ben namelijk nog wel nieuwsgierig naar de afwegingskaders die het CDA van belang acht bij het maken van keuzes over infrastructuur. De heer Van der Molen begon zijn betoog met «laten we een rondje door Nederland maken.» Ik krijg ook heel veel verzoeken uit het hele land. Ik vraag me nog wel af wat voor het CDA, en misschien ook de ChristenUnie, een belangrijke afweging is om met deze projecten om te gaan. De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur hamert heel erg op het belang van brede welvaart. Onze fractie is daar ook ontzettend voor. Kan de heer Van der Molen ons meenemen in wat de afweging is geweest om specifiek deze lijst aan projecten vandaag mee te nemen?

De heer Van der Molen (CDA):

Er worden natuurlijk een aantal afwegingen gemaakt binnen het kader dat er is, bijvoorbeeld de besteedbare middelen en de opgave rond verduurzaming, die we nu hebben. Ik ben mijn inbreng al begonnen met dat er best wat knelpunten en hobbels op de weg zijn. Kunnen we het uitvoeren? Hebben we daar mensen genoeg voor? En zijn de kosten te beheersen? Voor het CDA zijn er een aantal afwegingen. De eerste gaat over verkeersveiligheid. Dat is echt van belang. Dat is de reden dat het kabinet extra geld in de rijks-N-wegen stopt, ook op verzoek van het CDA. U ziet in mijn inbreng op een aantal punten dat het gaat om de verkeersveiligheid van fietsers of van het autoverkeer.

De tweede afweging die wij maken gaat over grensoverschrijdende spoorverbindingen. Dat is niets nieuws. Wij zeggen als CDA al veel langer dat een heel groot deel van Nederland aan de grens ligt met Vlaanderen en Duitsland – in het overgrote deel van de provincies is dat het geval – en dat wij daarvan nog steeds de economische kansen niet benutten. Op het punt van Eindhoven-Aachen is het CDA daar samen met andere partijen al groot consequent voorstander van, zeker bijvoorbeeld in het geval van Aachen. Daar kan je een hsl-knooppunt bereiken. Dat is ook weer, denk ik,

van belang bij de vraag of we mensen kunnen ontmoedigen om het vliegtuig te pakken voor afstanden die best te overzien zijn. De prioriteit ligt bij ons dus heel vaak bij grensoverschrijdende spoorverbindingen en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Ook zijn hele nadrukkelijke knelpunten in de weginfrastructuur in de regio voor het CDA van belang, omdat – dat zag u al in het debatje dat ik met mevrouw Van Ginneken had – het CDA van mening is dat heel veel van dat soort voor de regio belangrijke knelpunten voor economische groei, maar ook voor bereikbaarheid, vaak het onderspit delven als er hele forse investeringen in de Randstad worden gevraagd. Daar is dat ook echt nodig, want daar is de verkeerssituatie wel heel urgent. Maar juist voor die projecten een lans breken, is wat, denk ik, het CDA ook op het gebied van infrastructuur onderscheidend maakt. Dat ziet u ook in mijn inbreng terug. Dat zijn dus de drie lijnen waarlangs ik alle voorstellen die iedereen krijgt, leg. Dat is ook de reden dat ze vandaag in mijn inbreng zitten.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Een laatste reactie daarop, want wat ik wil voorkomen in dit debat, is dat het lijkt alsof we van de ene regio geld afpakken ten koste van de andere regio. Dat gebeurde zojuist ook even bij mevrouw Van Ginneken. Dat werd dan de discussie. Volgens mij is het superbelangrijk om daarboven een afwegingskader te hebben, zodat we voor heel Nederland de keuzes maken die het meest verstandig zijn en we niet een beetje bij elkaar aan het duwen en trekken zijn. Ik zou willen voorkomen dat dat de toon van dit debat wordt; vandaar deze vraag.

De **voorzitter**:

Daar zat geen vraag meer in. U wilt wel reageren, zie ik.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Daar zou ik wel op willen reageren. Kijk, het zijn beperkt beschikbare middelen. Dit kabinet maakt, gelukkig, heel veel geld vrij voor infrastructuur, bijvoorbeeld rond wonen, onderhoud en rijks-N-wegen. Ik heb die punten al genoemd. Daar is het CDA erg blij mee. Nu gaat het om de vraag: hoe besteden we dat geld?

Daar kun je een heel abstract afwegingskader boven leggen – ik vind ook dat er geprioriteerd moet worden – maar ik heb te vaak in deze commissie meegemaakt dat heel veel projecten die dan niet in die grote analyses terechtkomen, de projecten in de regio zijn. De gemiddelde cofinanciering ligt in de regio zo rond de 50%. Blijkbaar vindt Den Haag het dan minder belangrijk. De helft kan dan dus wel uit de regio komen, terwijl in andere gebieden de bijdrage aan een project nog geen 20% hoeft te zijn. Ik vind dat je binnen het budget dat beschikbaar is, naar de regionale verdeling mag kijken. Dat werd ook gezegd over de Lelylijn. Daar liggen onderzoeken onder naar de vraag of die rendabel is, maar er zit ook gewoon een politieke vraag achter: willen wij heel Nederland goed en effectief via het spoor verbinden? Zo ja, dan moet je ook publieke investeringen overhebben voor het verbinden van het Noorden op een andere manier dan via de flessenhals Zwolle en voor het verder kunnen laten groeien van de economie in Brabant en Limburg doordat je 26 kilometer spoor aanlegt. Soms vallen dat soort projecten uit een abstract kader dat daarboven zweeft, omdat de opbrengst in de Randstad altijd hoger is dan in de regio. Ik vind het als politieke partij dan juist een publieke taak om te trekken aan de projecten die vaak het onderspit delven.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ik wil even doorgaan op de projecten die dan het onderspit delven. Daarom ben ik wel nieuwsgierig naar het bredere afwegingskader van het CDA. Het project dat eigenlijk continu het onderspit delft, is natuurlijk het klimaat. We zitten midden in een biodiversiteitscrisis, een klimaatcrisis.

Morgen is het world overshoot day. We gebruiken in Nederland drie werelddollen om onze levensstijl te handhaven, tegen de klippen op. Ik heb dezelfde vraag aan de heer Van der Molen als die ik stelde aan de heer Koerhuis. Ik ben heel nieuwsgierig naar dat bredere afwegingskader, bijvoorbeeld bij Schiphol. De heer Koerhuis zegt duidelijk: we moeten het met die geluidsnorm niet al te veel moeilijker maken, want we willen wel kunnen bouwen, ook bij Schiphol. Hij kiest voor economie boven breed welzijn, zou je kunnen zeggen. Waar staat het CDA in die bredewelvaartsafweging? Verkiest de heer Van der Molen de economie boven het brede welzijn of niet?

De heer **Van der Molen** (CDA):

Dit is de reden waarom ik een beetje flauw werd van het gepingpong aan het begin van dit debat. Er zit een soort oneigenlijke tegenstelling in: dat rechts iedereen de auto in en de trein uit wil hebben, en dat links iedereen de trein in en de auto uit wil hebben. Laat mensen lekker gewoon zelf kiezen. Die denken bij de afweging of ze in de bus of in de auto stappen echt niet: ben ik links of ben ik rechts? Dat zou je een CDA'er al helemaal niet moeten vragen, want die weten dat bij tijd en wijle zelf niet, omdat het een non-discussie is. Dat is echt gewoon een non-discussie. Nu doet u dat weer. U zet dingen gewoon heel erg tegenover elkaar, maar ik zie geen tegenstelling. Uw punt is: u geeft met wegenprojecten de economie voorrang boven de natuur. Maar waarom zou ik dan pleiten voor een Lelylaan naar het Noorden, waardoor mensen de trein kunnen nemen om sneller in de Randstad te zijn en andersom? Waarom zou ik dan pleiten voor een grensoverschrijdende spoorbaan naar Aken, zodat mensen een hsl-opstappunt kunnen bereiken en het vliegtuig niet meer hoeven te nemen? Dat ligt toch logisch? Aan de andere kant: waarom zou ik files accepteren, waardoor de CO₂- en de fijnstofuitstoot zich concentreren in stedelijk gebied, omdat wij verrekken een knooppunt aan te pakken? Er zit echt heel veel in het verlengde van investeren in weg en in spoor. Er zit heel veel tussen én de regionale economie op gang helpen, wat echt niet per definitie voor vervuiling zorgt, én de voorstellen die ik heb gedaan. De tegenstelling die u maakt, is er dus gewoon heel vaak niet en dan hoeft ik dus ook niet in die redenering mee te gaan.

De **voorzitter**:

Meneer Van Raan, uw laatste interruptie.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ja, inderdaad de laatste interruptie. Ik heb ze ook opgeteld. Afgezien van dat wat mij betreft enorm vage begin van het antwoord over links en rechts ... Ik begreep daar eigenlijk niet zo veel van. Het punt dat ik probeerde te maken is het volgende. Ja, prima dat het CDA voorsorteert op de Lelylaan en grensoverschrijdend verkeer. Dat is allemaal hartstikke goed, maar het onderliggende kader wordt, denk ik, steeds belangrijker. Het onderliggende kader is de klimaatcrisis, de biodiversiteitscrisis en de stikstofcrisis. Dat is een veelheid aan crises die bij elkaar komen, omdat het allemaal te veel wordt. Laat ik proberen om het anders te formuleren: bent u het met mij eens dat die oneindige groei, die daaronder ligt, op een eindige planeet moet stoppen?

De heer **Van der Molen** (CDA):

Ik denk dat economische groei, of die nou beperkt, gematigd of groot is, ook gewoon ... Ja, ik zou het niet als een natuurwet willen omschrijven, maar je kunt ondernemers niet verbieden om te ondernemen. Je kunt mensen niet verbieden om creatief te zijn. Dat geldt ook voor de Rotterdamse haven. Moet die ongebreideld kunnen groeien? Nee, niemand wil dat woord «ongebreideld», maar het is daar ondernemers ook niet verboden om nieuwe zaken te beginnen. Je kunt niet voorspellen hoe de

wereldmarkt zich ontwikkelt. Je kunt niet voorzien dat zich opeens containerschepen in Rotterdam aandienen, die normaal gesproken op een andere plek terecht zouden komen.

Wij zijn geen Sovjetunie met een geleide markteconomie, waarin we alles kunnen bepalen. Betekent dat dat wij veel meer dan in het verleden onze economische activiteit moeten afstemmen op wat wij als samenleving aan draagkracht hebben? En moeten wij de natuur gewoon ruimte bieden om zich te herstellen? Ik ben het met u eens dat dat moet, maar of dat nou per definitie een nuloptie groei betekent? Ik denk ook gewoon dat dat feitelijk niet te realiseren is en dat we daar ook mee door kunnen gaan als we die groei slim doen.

Het betekent wel een ander speelveld. Wij zullen veel meer rekening moeten houden met de impact van wat wij als ondernemers en als consumenten doen in dit land en met de economie, en met hoe zich dat verhoudt tot de natuur. Groei is wat dat betreft volgens mij ook niet geheel te vermijden. Dat hebben we ook echt nodig om mensen nog een beetje een goede boterham te laten verdienen.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik heb nog een vraag aan de heer Van der Molen. Hij vraagt terecht aandacht voor het oplossen van knelpunten op allerlei plekken in het land. Ik heb hem horen zeggen: wij zijn toch zeker niet bereid om files te accepteren in stedelijke gebied als we ook het knooppunt kunnen aanpakken? Mijn vraag aan de heer Van der Molen is of hij naast het aanpakken van het knooppunt, de snelweg, soelaas ziet in andere oplossingen. Ik denk dan bijvoorbeeld aan mijn pleidooi om investeringen in fiets snelwegen makkelijker mogelijk te maken. Is de heer Van der Molen ook bereid om dat pleidooi van mij te ondersteunen als deel van de oplossing om files aan te pakken?

De **voorzitter**:

Dit was ook uw laatste interruptie.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Voorzeker op plekken waar je met snelle fietsroutes een alternatief kunt bieden. Ik zie dat heel veel gemeentes daar zelf al mee bezig zijn. Het lijkt me een goede zaak. Ik heb zelf het voorbeeld van die brug genoemd. Als je daar het enkelvoudige fietspad verbreedt, vergroot je de aantrekkelijkheid, zodat je heel veel reizigers op de fiets kan krijgen. Dat lijkt mij verstandig. Als mevrouw Van Ginneken mij op die route kan volgen en mij wil steunen, dan steun ik zeker haar pleidooi om betere fietsroutes mogelijk te maken. Als er één land ter wereld is waar dat zou moeten kunnen, dan is dat Nederland.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan mevrouw Bouchallikh van de fractie van GroenLinks. U heeft zeven minuten in de eerste termijn. Gaat uw gang.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Dank, voorzitter. We staan voor grote uitdagingen in Nederland. Er is een klimaatcrisis, een stikstofcrisis en een wooncrisis. Ook voldoen we bijna nergens aan de WHO-normen voor luchtkwaliteit. Je zou kunnen zeggen dat er ook nog sprake is van een gezondheidscrisis. Het is ontzettend belangrijk dat deze crises gezamenlijk worden aangepakt. Infrastructuur en mobiliteit spelen daarin een grote rol. We moeten niet handelen van knelpunt naar knelpunt, maar inzetten op duurzame, integrale bereikbaarheid, brede welvaart en de behoeften van de toekomst. Een toekomst met goed openbaar vervoer en optimale mogelijkheden voor de fiets, niet meer wegen dan nodig en geen vervoersarmoede door heel Nederland.

Dit is een lang debat. Alsnog zal het niet genoeg zijn om alle projecten van het meerjarenplan adequaat individueel te bespreken. Daarom is het zo belangrijk dat er goede kaders zijn voor een brede afweging. Ik ben blij dat mijn motie over de toepassing van het brede welvaartsbegrip in MIRT-trajecten en MKBA's is aangenomen, maar we zijn er nog niet. Of zoals het ministerie dat zelf zegt: «Er zijn stappen gezet om dit beter in te bedden in mobiliteitsbeleid.» Wat ons betreft een goed moment om door te pakken, want enkel stappen zijn niet genoeg.

Drie vragen hierover. Eén. Kan de Minister toelichten welke maatregelen uit het Klimaatakkoord voor mobiliteit nog niet zijn meegenomen in de analyse? Twee. Op welke manier gaat mobiliteit een bijdrage leveren aan het behalen van stikstof- en CO₂-doelen conform het Klimaatakkoord en Parijs? Drie. Dan is er ook nog de Urgenda-uitspraak. In hoeverre wordt deze ook meegenomen in de brede afweging?

Voorzitter. Dan over het aspect van coördinatie. Dit kabinet heeft voor het eerst een Minister voor Stikstof en een Minister voor Klimaat. Zoals ik eerder aangaf, is het ontzettend belangrijk om alle crises in samenspraak aan te pakken. Kan de Minister toelichten welke rol deze twee Ministers spelen bij MIRT en infrastructurele keuzes? In hoeverre is er sprake van samenwerking over departementen heen en bij wie ligt de regie hierin? Dan over de nieuwe opzet. Die is wat ons betreft een stap vooruit, al is deze nog steeds gebaseerd op totaal verouderde WLO-scenario's uit 2015. We zien echter wel hoe bredere maatschappelijke belangen zoals luchtkwaliteit, klimaat, leefbaarheid en verkeersveiligheid beter terugkomen. Daarvoor hulde. We zijn nog wel benieuwd hoe de consequenties daarvan terugkomen in de projecten. Want als het autoverkeer in 2040 met 6% afneemt en het treinverkeer met 18% groeit, zoals een van de scenario's voorspelt, dan moeten we nú investeren in meer treinen. Dat kan dan mooi van het budget voor nieuwe wegen. Die hebben we dan immers niet meer nodig. Is het kabinet ervan doordrongen dat die noodzakelijke transitie ook aansluit bij de behoeften van de reizigers van de toekomst? Hoe zullen wij dit straks terug kunnen zien in de plannen die worden gemaakt?

Verder is het heel belangrijk om vervoersongelijkheid tegen te gaan. In opdracht van het ministerie is door verschillende partijen de Integrale Kijk Op Bereikbaarheid ontwikkeld. De IKOB stuurt erop aan dat mensen ontplooiingsmogelijkheden kunnen bereiken, zoals werk, winkels, zorg, onderwijs en recreatie. Hierbij is het doel dat alle groepen in de samenleving worden voorzien van een acceptabel niveau van bereikbaarheid. Is het kabinet bereid om de Integrale Mobiliteitsanalyse en de MKBA's aan te passen aan de inzichten uit een Integrale Kijk Op Bereikbaarheid?

Dan over de snelwegen. Ik zei het al in mijn introductie: alles is afweging nemend is het grote onzin om te investeren in nieuwe snelwegen zoals de A27, reeds genoemd hier. Er is bijvoorbeeld geen emissieruimte voor zowel stikstof als CO₂. Er is ook geen draagvlak in de regio. Ook de Raad van State is niet enthousiast. Kan de Minister toelichten waarom we het hier toch weer elke keer over moeten hebben? Kunnen we dit plan niet van de baan halen en praten over betere alternatieven? Want we kunnen dat geld immers veel beter gebruiken. Iets soortgelijks geldt voor de A15, een snelweg dwars door een beschermd landschap voor meer vrachtverkeer. Zonder de 25 kilometerafkapping is dit project redelijk kansloos bij de rechter en de afkap is juridisch ook niet houdbaar. Waarom werkt de Minister niet aan een alternatief via het spoor of het water? De Betuwelijn kan meer aan qua capaciteit. Waarom zet de Minister daar niet op in?

Dan nog iets meer over snelwegen, want wat ons betreft – en niet alleen wat ons betreft, maar ook volgens andere onderzoeken – is uitbreiding van snelwegen überhaupt niet nodig. Want uit meerdere onderzoeken van het PBL en het CPB blijkt dat mensen structureel meer thuis gaan werken door de coronacrisis. Daar heb ik vorig jaar – twee jaar geleden inmiddels – reeds aandacht voor gevraagd. De reactie was terughoudend.

Maar sindsdien is hier zelfs nog meer onderzoek over verschenen. Snelwegen zijn minder nodig omdat mensen steeds meer thuis gaan werken. Kan de Minister toelichten hoe deze onderzoeken meespelen in de heroverweging van uitbreidingsprojecten van snelwegen? Uit deze voorbeelden blijkt ook hoe belangrijk het is om in te zetten op verschillende oplossingen om knelpunten tegen te gaan, zoals geadviseerd door de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur. Hoe weegt de Minister alternatieve oplossingen, zoals spreiding van mobiliteit in de tijd en digitale bereikbaarheidsalternatieven, in het maken van beleidskeuzes?

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Madlener van de PVV.

De heer Madlener (PVV):

Ik vind het altijd knap hoe GroenLinks in een soort fantasiewerkelijkheid leeft. Mevrouw Bouchallikh noemde net een van de scenario's, namelijk een scenario waarin de treinmobiliteit stijgt, maar de automobilititeit daalt. Nou, dat is een van de scenario's. Als je de auto heel duur maakt en de trein goedkoop, dan zou dat misschien kunnen, maar het is natuurlijk een heel onrealistisch scenario. De meeste scenario's gaan juist uit van verdere groei van de automobilititeit. Dat zijn die andere scenario's, waar mevrouw Bouchallikh niet over spreekt. We zien daarbij in de coronacrisis juist dat de trein halfleeg zit, nog steeds, omdat mensen misschien thuiswerken of de trein mijden vanwege de besmettelijkheid in zo'n wagon, en dat we blij moeten zijn dat we nog in de auto kunnen om naar ons werk te gaan. We zien ook de files enorm toenemen, terwijl de trein nog steeds matig presteert. Dus in wat voor fantasiewereld leeft mevrouw Bouchallikh?

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Ik weet niet precies wat de vraag is. Wat mij betreft spreek ik niet van fantasieën, maar van onderzoeken en scenario's. Ik heb in het betoog van de heer Madlener nergens een verwijzing gehoord naar een onderzoek of een afweging of iets dergelijks. Het gaat heel erg over incidenten en eigen waarnemingen, terwijl ik op mijn beurt wel verwijs naar allerlei onderzoeken en scenario's. Wat mij betreft ben ik dus absoluut niet degene hier die in een fantasiewereld leeft.

De voorzitter:

Meneer Madlener, uw laatste interruptie.

De heer Madlener (PVV):

Ik heb zelf verwezen naar een onderzoek waaruit blijkt dat het autoverkeer juist groeit. Dat heeft u ook gehad, mevrouw Bouchallikh. En als je de krant leest, kun je ook zonder onderzoek zien dat de trein halfleeg zit en er miljarden aan steun naar de Nederlandse Spoorwegen toe moeten, terwijl de files elke dag groeien. Dat ziet u toch ook, mevrouw Bouchallikh? Of leest u een ander krantje?

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Ik lees sowieso alle kranten, maar ik heb wel een andere voorkeur dan de heer Madlener, vermoed ik. Wat ik wil zeggen, is dat het gaat om scenario's en onderzoeken. Ik wil af van het idee dat dingen maar gebeuren. Als er meer snelwegen worden aangelegd, gaan mensen inderdaad meer rijden. Dat is niet iets wat buiten onze macht ligt als beleidsmakers. Ik wil dus af van het idee dat wij daar met z'n allen niets aan kunnen doen. Ik wil er juist voor zorgen dat we van al die scenario's uiteindelijk juist kiezen voor scenario's die goed zijn voor de leefomgeving van mensen en voor het klimaat en de gezondheid. Wat ons betreft is dat het scenario met minder auto's en meer openbaar vervoer.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Ik was precies bij het blokje openbaar vervoer en fiets, dus mijn betoog werd op tijd onderbroken. Want wat moeten we wel doen? Wat ons betreft leggen wij de prioriteit bij investeringen in goed openbaar vervoer en de fiets, bijvoorbeeld bij de ontsluiting van nieuwe woonwijken. Het is goed dat dit ministerie daarvoor samenwerkt met de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening.

Wij vragen ons nog wel het volgende af. Wordt daarbij voldoende vooruitgepland om ervoor te zorgen dat er geen nieuwe woonwijken zonder goed openbaar vervoer en fietsroutes gebouwd worden? Hebben de bewindspersonen hierbij ook oog voor het voorkomen van vervoersongelijkheid? Kan de Minister ervoor zorgen dat de bereikbaarheid van voorzieningen, wonen en werken goed wordt gepland, vooral voor hen die zich geen auto kunnen veroorloven?

Vandaag hebben we het al vaker gehad over het Zuidasdok, dus even heel kort ook een reactie van mijn kant. In de opgaven die voor ons liggen, speelt het Zuidasdok een belangrijke rol in het faciliteren van de verwachte reizigersgroei en in het mogelijk maken van meer en snellere treinen, zowel nationaal als internationaal. Toch is er nog steeds een financieringstekort van ruim 1,2 miljard euro. Ik las dat het ministerie nog in gesprek gaat met de gemeenten, maar kunnen de bewindspersonen vast vertellen hoe het kabinet dit financieringstekort mogelijk gaat oplossen, om nog meer vertraging te voorkomen?

Tot slot vraag ook ik aandacht voor de schoonste vorm van vervoer: de fiets. In het coalitieakkoord wordt het Nationaal Toekomstbeeld Fiets helaas totaal niet genoemd. Er is dus ook nog geen zicht op de bijdrage die het Rijk zal leveren. Waarom is dat zo? Gaat het Rijk cofinanciering toch mogelijk maken? Is het kabinet bereikt om een speciaal programma in het MIRT te wijden aan de uitvoering van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets?

Tot slot, voorzitter, een citaat. «We zorgen ervoor dat iedereen mee kan doen, dat de vervuiler betaalt en dat niemand achterblijft.» Dit zijn niet mijn woorden, maar het is een mooi streven uit het coalitieakkoord. Ik hoop dat we daar vandaag verder invulling aan zullen geven en dat het kabinet ook keuzes durft te maken die voor het kabinet misschien moeilijk zijn.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Bouchallikh van GroenLinks. Dan is nu het woord aan de heer Van Raan van de fractie van de Partij voor de Dieren. U heeft zes minuten voor uw eerste termijn. Gaat uw gang.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Ik moet dit debat straks helaas verlaten wegens verplichtingen bij de parlementaire enquêtecommissie, dus ik kan het grootste gedeelte helaas niet meemaken.

Voorzitter. Vorige week gingen zelfs klimaatwetenschappers protesteren. En er moet echt heel wat gebeuren voordat wetenschappers dat doen. Ze protesteerden omdat er te weinig gebeurt en pleiten voor een radicaal andere aanpak. Ik hoop dat de Minister vandaag ook een andere toon gaat aanslaan dan tot nu toe. We bevinden ons in een existentiële klimaatcrisis. De tijd dat we rustig konden plannen hoe we dit gaan oplossen, ligt achter ons. Het is ook niet zo dat we nu moeten beginnen. Het is inmiddels 50 jaar geleden dat de VN de eerste top organiseerde. Decennialang is er onvoldoende gedaan. Het is nu eigenlijk een kwestie van «redden wat er te redden valt» en helemaal niet van de wereld mooier achterlaten en «we gaan aan de slag». Het is redden wat er te redden valt voor een kans op

een prettig leefbare planeet. Voor de Partij voor de Dieren is het duidelijk wat de wetenschap zegt. Mijn eerste vraag is of dat voor de Minister ook zo is. Onderschrijft hij de wetenschap van het laatste IPCC-rapport en meent hij dat zijn inzet, meer asfalt et cetera, op mobiliteitsvlak daarbij aansluit? Hoe ziet de Minister de radicale omslag die volgens de wetenschap nodig is?

Voorzitter. Morgen is het 12 april, voor de bewindspersonen: Earth Overshoot Day, de dag dat de hernieuwbare bronnen voor Nederland al zijn opgebruikt voor dit jaar. Met andere woorden, wanneer stoppen we met onzinnige fileknelpuntenanalyses, waarna we er weer her en der een rijstrook aan vastplakken?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik hoor de heer Van Raan zeggen dat we duurzamer moeten rijden. In ieder geval klaagt hij over de hoeveelheid asfalt. Wij hebben twee weken geleden een debat over duurzaam vervoer gehad met de Staatssecretaris. Volgens mij delen wij dat we de CO₂-uitstoot van auto's zo snel mogelijk moeten terugbrengen. Dat gaan we doen, onder andere door elektrisch rijden. Is de heer Van Raan het met de VVD, met mij, eens dat we dan wel meer asfalt kunnen aanleggen? Want dan is die hele tegenstelling tussen CO₂-uitstoot en geen CO₂-uitstoot weg. Ik hoor een soort doemdenkerigheid opdoemen bij de Partij voor de Dieren over dingen die wij aan het oplossen zijn, onder andere twee weken geleden nog in het debat met de Staatssecretaris over duurzaam vervoer.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Het is eerst van belang om vast te stellen dat de heer Koerhuis de plank zo mislaat met wat hij «het doemdenken van de Partij voor de Dieren» noemt. Dat is zo'n bijna nare manier van verwoorden. Het is helemaal geen doemdenken van de Partij voor de Dieren. Het is doemdenken gedefinieerd door iemand die denkt dat je maar door kan gaan op deze manier en die dat tegen de klippen op steeds maar debiteert. We krijgen rapport na rapport dat zegt dat het er eigenlijk steeds slechter voor staat. Er is nog nooit een rapport verschenen in de lijn van het denken van de heer Koerhuis van de VVD dat zegt: «Nou, het gaat beter! We hebben een grotere kans om onder de 1,5 graden te blijven.» Nee, rapport na rapport wijst ons erop hoe slecht het gaat. Wetenschappers gaan nu zelf maar de straat op. De secretaris-generaal van de VN zegt: de echte extremisten zijn niet die klimaatactivisten. Dat zijn de mensen zoals de heer Koerhuis ... Nou ja, dat zegt hij dan niet, want die kent hij niet. Dat zijn de personen, de types, zoals we ze veel bij de VVD zien, zoals ook deze Minister overigens, die maar doorgaan in dat denken van oneindige groei, groei, groei. Dat zijn de echte extremisten.

Nou kom ik bij de vraag van de heer Koerhuis. De gedachte dat wij acht miljoen fossiele auto's gaan vervangen door acht miljoen of in zijn denken tegen 2025, 2030 misschien wel twaalf miljoen elektrische auto's is absurd. Dat is een absurde gedachte! Dat kan helemaal niet. Dat kan alleen maar ... Sorry, dat kan wel. Dat kan alleen maar op het moment dat je politiek besluit om een hele dikke middelvinger naar de rest van de wereld, naar de rest van de planeet op te steken, en inderdaad te denken – ik citeer, maar weet niet wie het zei: «Twee auto's, dat hoort nou eenmaal bij onze levensstandaard». Dat is van een egoïsme dat ongehoord is in deze tijd.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Daar klinkt toch een hoop doemdenkerigheid uit. Laat ik dan proberen de heer Van Raan iets naar beneden, naar de grond te trekken, na dat debat over duurzaam vervoer. Ik hoop dat hij in ieder geval daar niet de tegenstelling ziet tussen wel of geen CO₂-uitstoot, en dat we best meer

asfalt aan kunnen leggen op het moment dat we met z'n allen elektrisch aan het rijden zijn.

De voorzitter:

Meneer Van Raan, een korte reactie. Dan kunt u ...

De heer **Van Raan** (PvdD):

Of ik heb 'm niet gehoord of ik heb 'm niet begrepen. Dus wat is de vraag?

De voorzitter:

Er zat geen vraag in.

De heer **Koerhuis** (VVD):

De vraag is of ik de heer Van Raan in ieder geval zo ver kan krijgen dat hij de tegenstelling loslaat en dat we het erover eens kunnen zijn dat we best meer asfalt kunnen aanleggen als alle auto's elektrisch rijden.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ik weet oprecht niet meer hoe ik de vraag van de heer Koerhuis moet beantwoorden. Nee, de gedachte dat je bij wijze van spreken 12 miljoen elektrische auto's zou kunnen hebben ... Het is juist dat we ons nu, met meer openbaar vervoer, minder asfalt kunnen veroorloven. Daar waar onderhoud gepleegd moet worden aan bruggen en zo kunnen we een heel eind komen, maar ik nodig de heer Koerhuis uit om voor de rest gezamenlijk de asfaltberg in Nederland af te gaan bouwen. Dat lijkt me een heel goed plan.

De voorzitter:

U kunt uw betoog voortzetten.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Voorzitter. We kunnen dus, niet alleen volgens de Partij voor de Dieren maar volgens wetenschappelijk inzicht, niet tot 2050 fossiele brandstoffen blijven uitstoten of alle auto's ineens gaan vervangen door elektrische. Daar hebben we, naar rato van de fair share, de zeldzame metalen niet voor. Is de minister het dan in ieder geval met ons eens? Dus wanneer komt die reuzesprong voor ov en de fiets? Dat heeft namelijk gigantische implicaties, en daar moeten we op voorsorteren. Infrastructuur aanleggen neemt veel tijd in beslag. En de tijd dat we nog door kunnen gaan met deze verkeerde beslissingen is echt voorbij.

Voorzitter. Minister Jetten voor Klimaat gaf vorige week aan dat we de komende jaren zelfs het uiterste minimum van het Urgendadoel niet gaan halen. Dat is niet alleen een schandelijke schending van de rechtsstaat maar veel meer een bewijs van het onvermogen van dit kabinet om radicale keuzes te maken. Waarom halen we het niet, volgens Minister Jetten? Omdat we de afgelopen jaren het verkeerde beleid hebben gevoerd. In het regeerakkoord wordt ook erkend dat dit voor de mobiliteitssector zeker het geval is. Ik citeer: «In deze sector is de uitstoot sinds 1990 het minst afgenomen, inclusief luchtvaart en scheepvaart is deze zelfs toegenomen». Maar waarom staan er vervolgens geen beleidsvoor-nemens die tot een echt ander verkeerssysteem kunnen leiden? Hoe kan dat?

Voorzitter. Ik zei het al: de secretaris-generaal van de VN wees erop dat wij niet de klimaatactivisten als radicalen moeten zien maar juist degenen die vasthouden aan fossiel, degenen die vasthouden aan het dogma van oneindige, eeuwige groei op een eindige planeet. Ziet de Minister daarmee ook dat het rondje Nederland, dat hij straks gaat doen, dus vol zit met beslissingen die radicaal en diametraal tegengesteld zijn aan wat er moet gebeuren? En kan hij bij elk project dat hij straks in zijn beantwoording gaat behandelen, uitleggen hoe dat bijdraagt aan de klimaat-

opgave waar we voor staan? Want als hij luistert naar de wetenschap dan beseft hij ook wel dat iedere kilometer extra asfalt die wordt aangelegd, eigenlijk een misstap is.

Voorzitter. Wat nodig is voor het klimaat, is toch een soort «war economy». Vergeef me de term, maar laten we het een klimaateconomie noemen. We hebben nu oorlog op het continent, en het kabinet komt nu juist met precies de verkeerde plannen. Ons brandstofverbruik spekt namelijk rechtstreeks Poetins oorlogskas. In plaats van dat we het verbruik gingen verminderen door bijvoorbeeld de trein te stimuleren of auto-loze zondagen te plannen, kwam het kabinet met een accijnsverlaging. Dat komt erop neer dat hoe meer je verbruikt, hoe meer overheidssubsidie je krijgt; hoe vervuilerder je auto, hoe meer geld je van het kabinet krijgt. Kan de Minister mij dat uitleggen? Kan de Minister dit ook vooral uitleggen aan al die mensen die al jarenlang bewust de trein kiezen en eigenlijk zo meebetalen aan dat verkeerde gedrag?

Voorzitter. Dan Amelisweerd en de A27. De Minister gaf recent aan met dit ontzettend onzalige plan door te gaan. Eeuwenoude bomen kappen tijdens een klimaatcrisis: onbegrijpelijk. Waarom voelde de Minister zich genoodzaakt deze stap te zetten? Waarom heeft hij niet gewacht tot er een scala aan alternatieven lag? Waarom blijft hij ook dit project doorrekenen met een afkapmethode waarvan hij weet dat die zeer waarschijnlijk gaat sneuvelen bij de rechter? Heeft de Minister inzichtelijk hoeveel risico hij loopt wanneer hij die afkapgrens inderdaad bij de rechter ziet sneuvelen? Bouwt hij eigenlijk niet langzaam aan de volgende crisis door met oogkleppen op door te gaan? Want wat zijn bijvoorbeeld de financiële consequenties als straks die afkap sneuvelt?

Voorzitter, tot slot nog een mooie suggestie voor de Minister. Als het goed is gaat hij straks in zijn rondje door Nederland bij elk wegproject reflecteren op de klimaatimpact ervan, maar misschien kan hij daar nog aan toevoegen wat de gevolgen zijn voor de bomen. Nog veel te vaak zien en horen we dat er bomen gekapt worden, niet alleen voor de aanleg van nieuwe asfaltprojecten, maar ook vanwege de verkeersveiligheid, terwijl hij eigenlijk weet dat langzaam rijden gewoon de beste manier is om ook die bomen te kunnen laten staan. Bovendien is het beter voor de veiligheid.

Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Raan namens de fractie van de Partij voor de Dieren. Er is een vraag van de heer Madlener, maar u bent door uw interrupties heen. U kunt het vast ook samen uitvinden. Er komt een schorsing aan. We zijn gekomen aan het einde van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Ik stel een schorsing van drie kwartier voor, als dat voor de bewindslieden akkoord is, zodat u ook nog een boterhammetje kunt eten. Dan gaan we door om 13.05 uur.

De vergadering wordt van 12.19 uur tot 13.14 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, kortweg het MIRT, voor de eerste termijn van de kant van het kabinet. Het woord is aan de Minister van IenW, die een inleidende opmerking zal maken. Daarna is het woord aan de Staatssecretaris van IenW. Die zal ook een inleidende opmerking maken, en daarna zal op de specifieke onderdelen van de portefeuille worden ingegaan. Het woord is aan de Minister.

Minister Harbers:

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de leden voor hun inbreng. Dank ook voor dit bijzondere moment, want alles is natuurlijk een beetje anders dit

jaar, omdat wij begin dit jaar met het nieuwe kabinet zijn aangetreden. Zolang als ik zelf op het Binnenhof heb rondgelopen, wordt er altijd in juni en december gesproken over het MIRT, en nu zitten we opeens in april. Ik heb dat ook wel gemerkt aan de inbreng van de Kamerleden. Het is wat meer een beschouwend en contemplatief moment, waarbij de vraag is waar we staan en hoe we de komende jaren daarmee omgaan, in afwachting van de twee gebruikelijke MIRT-rondes, in juni met het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving en in november met het Bestuurlijk Overleg MIRT. Ik heb gemerkt dat de leden die kans ook te baat namen om even op voorhand wat gedachten mee te geven over hoe we straks die bestuurlijke overleggen in moeten gaan. Dat doen we overigens samen met de collega's in het kabinet, de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en de Minister van EZK, die hier ook op aangesloten is, zoals u weet. Dat is ook wel een beetje het gevoel dat de Staatssecretaris en ikzelf hebben op dit moment. Wij zijn ook volop aan het inwerken en aan het kijken waar we staan met de MIRT-projecten.

Om die reden hebben we de vorige twee maandagen in aanloop naar dit debat een kennismakingsronde gemaakt door Nederland. Daarbij hebben we per regio kennism gemaakt met de verantwoordelijke bestuurders en hebben zij de gelegenheid te baat genomen om aan te geven hoe het met de regio gaat, wat de wensen en verlangens zijn en wat hun eerste gedachten zijn rond bijvoorbeeld de besteding van de 7,5 miljard euro die nieuwe woonwijken moet gaan ontsluiten. Daarnaast vroegen ze natuurlijk aandacht voor bijvoorbeeld de goederenvervoercorridors, de grote ontwikkelingen in diverse main- en brainports en de kansen voor woonwijken en verstedelijking, ook in de regio, om het zo maar te zeggen. Ik vind het altijd een beetje moeilijk om het begrip «regio» te duiden, maar ik heb zomaar het idee dat het af en toe gaat over wat er in de Randstad gebeurt en in andere delen van het land. Tegelijkertijd heb ik gezien dat het qua kansen en mogelijkheden in heel Nederland booming is en dat dat evenzeer geldt voor bijvoorbeeld de regio Eindhoven, de regio Zwolle, Arnhem-Nijmegen en Groningen. Wij zetten ons dan ook schrap om ook alle verbindingen binnen Nederland en tussen de diverse regio's te gaan optimaliseren.

Voorzitter. We hebben ons er ook een beetje in verdiept hoe het gaat met zo'n notaoverleg MIRT, en begrepen dat het in de afgelopen jaren goed gebruik was om ook een beetje af te wisselen tussen de Staatssecretaris en mij. Ik zag dat veel Kamerleden in hun inbreng ook een soort virtueel rondje door Nederland maakten. Ik stel dus voor dat ik om te beginnen op een aantal algemene thema's inga vanuit mijn portefeuille. Dan moet u denken aan de afwegingen rondom de IMA, de 7,5 miljard voor woningbouw, stikstof en dergelijke, en kostenstijgingen. Daarna doet de Staatssecretaris hetzelfde met betrekking tot haar portefeuille. Zij zal ook de algemene vraagstukken behandelen. Daarna maken wij in afwisseling ook onze virtuele ronde door Nederland. Dan reageren we dus per regio even om en om vanuit de beide portefeuilles op de vragen die daarover gesteld zijn. Hier en daar hebben we er dan ook een arbitraire indeling in gemaakt onder welke regio een project valt. De Delta Corridor loopt bijvoorbeeld door twee of drie regio's. U zult ze allemaal tegenkomen. We hebben geprobeerd het een beetje een logische plek te geven. Dan begin ik maar bij het algemene gedeelte. Dan kom je vanzelfsprekend bij de bereikbaarheid en hoe we daar niet alleen dit jaar en de komende jaren, maar eigenlijk de komende decennia mee omgaan. Mevrouw Van Ginneken en anderen stelden toch wel de vraag: hoe krijgen wij nou inzicht in de afweging die daarin wordt gemaakt, zeker in deze periode, waarin er extra gelden beschikbaar zijn gekomen? We hebben natuurlijk al een aantal instrumenten die we daar sinds jaar en dag voor gebruiken. We hadden in het verleden de NMCA. Die is opgevolgd door de IMA, de Integrale Mobiliteitsanalyse. Die biedt ook al een ruimere waaier aan mogelijkheden om bereikbaarheidsopgaven van een antwoord te

voorzien, omdat tegelijkertijd het aloude Infrastructuurfonds afgelopen jaar is vervangen door het Mobiliteitsfonds, waarbij niet de modaliteit, maar de mobiliteit centraal komt te staan. We moeten de komende tijd ook even kijken naar alle mogelijkheden daarvan. Wij staan wel klaar om alle mogelijkheden van dat integrale denken te benutten, maar we zullen dat samen met de regio's moeten bekijken, zodat daar de kansen en mogelijkheden die dat verbrede Infrastructuurfonds heeft, ook goed worden opgepakt. Wij voeren dus heel graag dat strategische debat over de bereikbaarheidsopgave. Wij hebben in de brief van afgelopen maandag nog heel erg op hoofdlijnen aangegeven hoe we verwachten met bijvoorbeeld de 7,5 miljard voor woningbouw om te gaan. Daarnaast zijn we de regio's op dit moment aan het uitdagen om in ieder geval de kansen voor wat wij laaghangend fruit noemen, de versnellingsopgave, snel inzichtelijk te krijgen. Ik doel dan op de plannen die klaarliggen of zo goed als klaarliggen en waarbij je bij wijze van spreken de komende jaren zo kunt gaan bouwen, maar waarbij een investering in bereikbaarheid eigenlijk nog het enige knellende punt is waardoor het niet van de grond komt. Parallel daaraan werken we aan de afwegingen voor de besteding van het grootste gedeelte van die 7,5 miljard euro.

Diverse leden hebben daar opmerkingen over gemaakt. Ik zal daar zo meteen nog wat verder op ingaan. Wij staan open voor ieder debat over hoe we daarmee verdergaan. Ik zou wel willen verzoeken om dat bijvoorbeeld te doen voor het Bestuurlijk Overleg MIRT, dat we eind dit jaar hebben, want we hopen daar spijkers met koppen te slaan en toch op zijn minst tot een grofmazige verdeling te komen van de projecten die we mogelijk kunnen maken met de 7,5 miljard euro.

De tussenstap die we daarbij ook nog kunnen nemen, is dat de Kamer half mei het beleidsprogramma IenW krijgt, zoals aangekondigd, waarin het coalitieakkoord voor ons beleidsterrein verder wordt uitgewerkt. Ik ga ervan uit dat we daar ongetwijfeld ook nog over te spreken komen.

Parallel daaraan zijn we het afweegkader woningbouw en bijbehorende ontsluiting aan het ontwikkelen. Dat doen we vanzelfsprekend in overleg met de koepels en de regionale partners. We hopen dit te bespreken in juni, nadat de Kamer via de MIRT-brief over de Bestuurlijke Overleggen MIRT is geïnformeerd. Tegelijkertijd geef ik mee dat de Kamer tijdens een debat zoals dat van vandaag en wellicht ook nog een debat in aanloop naar juni de mogelijkheid heeft om aanvullend op de eerste gedachten in de brief nog uitgangspunten mee te geven. Omdat hierover al debat ontstond in de Kamer, had ik toch zomaar het idee dat we best volledig waren in het aantal zaken dat je mee moet wegen bij de besteding van bijvoorbeeld extra gelden en daarna ook bij de infrastructuurgelden de komende jaren. Vanzelfsprekend kunt u ons in het MIRT-debat na de Bestuurlijke Overleggen MIRT bevragen op de uitkomsten daarvan. Bovendien kunt u amenderen.

Ik maak het thema even wat breder. Diverse leden hebben aandacht gevraagd voor brede welvaart en hoe we die meewegen in mobiliteit. De heer Van Raan, mevrouw Bouchallikh en mevrouw Van Ginneken hebben dat in ieder geval aangegeven. Laat ik daar maar heel hoog over aangeven dat mobiliteit gezien vanuit het brede welvaartsperspectief wat ons betreft sowieso een integraal onderdeel is van bredere maatschappelijke doelen op dimensies van bereikbaarheid, leefomgeving, milieu, veiligheid, gezondheid en de kansen die het biedt – daar is ook aandacht voor gevraagd – als je op een makkelijke manier op een andere plek kunt komen, dus op je werk, op je school of bij vrienden, bekenden en mantelzorgers. Er is een scala aan redenen waarom mensen graag hun huis uit gaan en met anderen in contact komen en dat weegt ook in toenemende mate mee. Dat hebben we ook ... Voorzitter, mag ik dit punt nog afmaken? Twee zinnen?

De voorzitter:

Ja.

Minister Harbers:

Dat hebben we ook proberen mee te wegen in de Integrale Mobiliteitsanalyse, want die gaat niet meer alleen over fileknelpunten en economische verlieskosten, maar kijkt ook breder naar leefbaarheidseffecten en bereikbaarheid per gebied. Ook daar proberen we meer aandacht te schenken aan bijvoorbeeld de regionale bereikbaarheidsverschillen die we in de IMA in kaart hebben gebracht, zodat we, voordat we in de toekomst plannen gaan maken, de verdelingseffecten van het mobiliteitsbeleid beter kunnen meewegen. Daartoe maken we bijvoorbeeld ook een aanvulling op de algemene leidraad voor MKBA's, zodat ook dat soort aspecten in de toekomst nadrukkelijker een plek kan krijgen.

De voorzitter:

Er is een vraag van mevrouw Van Ginneken. Ook voor de tweede termijn stel ik maximaal zes vragen voor.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik wilde een interruptie plegen op het voorlaatste deel van het betoog van de Minister, maar ook het laatste deel daarvan riep bij mij de behoefte op om te interrumperen. Nu ik toch het woord heb, ga ik ze even op één hoop vegen.

Het eerste deel ging over het proces: wanneer kan de Kamer meepraten? Ik heb de Minister horen zeggen dat hij voor het Bestuurlijk Overleg MIRT in het najaar nog met de Kamer in gesprek kan gaan. Dat was precies de achtergrond van mijn vraag: dat bij elke ronde doen. De Minister zegt terecht dat vandaag ook een moment is om dat te doen, maar ik wil de Minister er even op wijzen dat het uitzonderlijke van de situatie nu is dat we dit debat vlak voor het bestuurlijkoverleggrondje hebben. Dat zou ik eigenlijk graag structureel willen maken. Kan de Minister daar dus nog op ingaan?

Het tweede punt dat ik wil maken, gaat over de eerlijke vergelijking van modaliteiten en dan met name over het criterium van autoverliesuren. De Minister schetst dat al heel veel verbeteringen zijn aangebracht om zo'n eerlijker vergelijking tot stand te brengen. Toch wil ik de Minister erop wijzen dat zowel het KiM als de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur aangeeft dat het nog onvoldoende is. In mijn inbreng heb ik aangegeven dat het ook gaat om comfort, om het kunnen werken et cetera et cetera. Het criterium van autoverliesuren is dus te smal. Mijn statement wordt ondersteund door het KiM en de Rli. Kan de Minister nog specifieker aangeven wat hij daarmee gaat doen?

Minister Harbers:

Ja. Ik ga eerst in op dat laatste. Om te beginnen zijn de spelregels bij de IMA, de MKBA's en het MIRT in principe geschikt om alle opgaven, projecten en maatregelen vanuit een breed perspectief tegen elkaar af te wegen, want dat hebben we natuurlijk al sinds jaar en dag gedaan. De volgende stap is dat bij de IMA, die de toekomstige ontwikkeling van mobiliteit beschrijft, veel breder wordt gekeken en dus niet alleen maar naar bijvoorbeeld de autoverliesuren. Daarmee komen wij – ik en vooral mijn voorgangers die dit hebben laten opstellen – tegemoet aan deze wens, die al een aantal jaren wordt geuit. Bij de verschillende modaliteiten zit ook de ontwikkeling van de bereikbaarheid, banen en voorzieningen, de verkeersveiligheid, de emissies van CO₂, stikstof en fijnstof, en de klimaatgevoeligheid van netwerken. Op dit moment bekijken we samen met Rijkswaterstaat en het KiM hoe ook de aanbevelingen die het KiM nog heeft gedaan, een verdere praktische doorwerking kunnen krijgen in MKBA's. Dat is dus precies de aanvulling van de MKBA-handleiding waar

we nu op studeren. In het najaar kan ik in ieder geval in de MIRT-brief aangeven hoe de voortgang op dat gebied is en hoe we dat dus uiteindelijk in de praktijk gaan aanpakken.

Dan de eerste vraag. Ja, in het najaar hebben we het Bestuurlijk Overleg MIRT. Daarvoor, in juni, vindt het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving plaats. Daar rapporteren we ook over. Ik kan me zomaar voorstellen dat de uitkomst van het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving voor de Kamer een moment kan zijn om vooruitlopend op de bestuurlijke ronde in het najaar nog wat accenten te zetten. Want dat is ook altijd de bedoeling achter het MIRT-proces geweest. Ik zeg het niet meteen toe, maar ik vind het een interessante suggestie om te kijken of we in de toekomst voor het MIRT-seizoen – dan spreken we over het vroege voorjaar; dat hebben we dit jaar gedaan – een soort stand-van-zakenbrief kunnen opstellen. Die zal dan wel kort en op hoofdlijnen zijn, een beetje als inzet voor het seizoen. Ik zeg dit nog niet gelijk toe, want ik wil de voors en tegens daarvan even afwegen, bij ons intern en met de collega-departementen die bij het MIRT betrokken zijn. Misschien kan ik wel aangeven dat ik bereid ben om daarover na te denken. Als we komen te spreken over het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving in juni, kunnen we daarover misschien een knoop doorhakken en bepalen hoe we dat in de toekomst doen.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank aan de Minister voor de handreiking om toch tot een oplossing te komen. Ik hoor de Minister duidelijk zeggen dat hij het gaat onderzoeken en ons daarover nader gaat informeren. Eén punt ten aanzien van het gesprek in het najaar. De Minister gaf aan dat hij in de MIRT-brief van het najaar de inzet en de afwegingen nader gaat specificeren, zodat de Kamer daarop kan reageren. Is het voor de Minister ook mogelijk om dat eerder te doen, zodat we het debat daarover nog voor de gespreksronde in het najaar kunnen voeren?

Minister **Harbers**:

We hebben een tweetrapsraket in het jaar. In juni is er het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving, waarin je met elkaar praat over de grote opgaven. In het najaar is er het Bestuurlijk Overleg MIRT. Daarin probeer je concreet vast te leggen om welke projecten het gaat, in welke fase ze zitten, hoeveel geld er nodig is en wat de afspraken zijn met medeoverheden en dergelijke. De uitkomsten van het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving in juni zouden in die zin een handreiking voor de Kamer kunnen zijn om daar nog op te reflecteren, wetend dat we ergens in de loop van november met de medeoverheden om de tafel zitten. Ik ga niet over de agenda van de Kamer, maar tot nu toe was het altijd gebruik dat de Kamer debatteert over de uitkomsten van beide bestuurlijke overleggen. Ik zou het dus aan de Kamer willen laten hoe ze op de aangeboden informatie reageert en op welk moment ze daarover met ons in debat wil. De informatie wordt in ieder geval op de reguliere wijze aangeboden. Dat betekent dat de uitkomsten van het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving wel een indicatie geven van waar we in november bij het Bestuurlijk Overleg MIRT willen eindigen.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog.

Minister **Harbers**:

Dan ga ik nog even terug naar de 7,5 miljard voor woningbouw. De heer Koerhuis vroeg of ik een toelichting kan geven op extra eisen die daarbij worden gesteld. Er staat een lange volzin in de brief van vorige week maandag, waarmee we zeiden dat we natuurlijk ook kijken naar de aspecten die daar een rol bij spelen. De heer Koerhuis heeft al die aspecten genoemd. Maar ik wijs er ook op dat daar nog een zin naast

stond, namelijk dat de drie verantwoordelijke bewindslieden op dit gebied, Minister De Jonge, de Staatssecretaris en ik, ook wel tempo willen maken. Tempo maken betekent in mijn optiek twee dingen. Ten eerste moet je al die aspecten in kaart brengen, voor ogen hebben. Twee. Dat kan soms een reden zijn om van een project te zeggen: hier spelen nog zo veel onzekerheden op de andere terreinen dat dit zich niet leent voor versnelling. In die zin kan het dus ook een criterium zijn om snel te selecteren bij welke woonplannen je wel door kunt omdat daar op al die terreinen voldoende actie is ondernomen. Ik denk wel dat het wijs is om op dit moment leefomgeving, uitstoot en andere aspecten die een rol spelen van tevoren mee te wegen, bijvoorbeeld bij de opgave die de Staatssecretaris en ik gezamenlijk hebben om water en bodem leidend te laten zijn voor ruimtelijke inrichting. De Staatssecretaris gaat over bodem en ik ga over water. Ik denk dat het buitengewoon verstandig is om de klimaatadaptatie in de toekomst niet nog groter te maken dan die nu al is. We moeten bij nieuwbouw in ieder geval zorgen dat het aan al die eisen voldoet en moeten op voorhand hebben nagedacht over wat de gevolgen zijn als de bodem daalt en/of als het water stijgt. We moeten dan op voorhand bepalen of het slim is om een woning op die plek te bouwen. Het is dus geenszins bedoeld om een extra obstakel te zijn. Het is gewoon verstandig dat wij en de collega's, die ook allemaal hun ambities hebben in de ruimtelijke omgeving, op voorhand de verschillende inzetten op elkaar afstemmen en op de goede plekken zo snel mogelijk aan de slag gaan.

Dan de vraag over het toevoegen van «economie». Die stond niet in het rijtje, maar het is uiteindelijk een van de belangrijkste doelen waarvoor we mobiliteit creëren. We doen dat om dingen mogelijk te maken: banen, economie, recreëren, onderwijs, recreatief verkeer et cetera. Juist daarom wordt in de Integrale Mobiliteitsanalyse, meer dan in de vorige analyses, bijvoorbeeld gekeken naar de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen. Bij investeringen in wonen en vervoer kijken we ook nadrukkelijker naar de maatschappelijke baten, zoals agglomeratiekracht en de opbrengst daarvan voor de economie. Het is dus per definitie een groot onderdeel van de afweging.

Daar speelt nog extra bij – dan kom ik op het terrein van de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, die daar volgens mij deze week ook een debat over heeft met uw Kamer – dat ook vanuit die kant de gedachte is: kijk bij de planning van woonwijken heel goed welke rol voorzieningen spelen en of die op een korte afstand bereikbaar zijn. Dat is door meerdere commissieleden ook genoemd. Het geldt natuurlijk evenzeer voor arbeidsplaatsen. Je moet in dat opzicht diverse gebieden bouwen, waar werk en voorzieningen dichtbij zijn, want dat kan uiteindelijk een oplossing betekenen voor een vermindering van de hoeveelheid kilometers die je dagelijks moet afleggen. Daarmee zorg je ook dat de bereikbaarheidsopgave niet verder wordt vergroot. Dat zit daar dus volledig in.

Mevrouw Bouchallikh vroeg om de ervaringen met thuiswerken van de afgelopen jaren daarbij mee te nemen. Zij vroeg: is dat geen reden om alle projecten met snelwegen te staken? Dat zeg ik even vrij vertaald.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Dat is wel heel vrij vertaald.

Minister **Harbers**:

Of te heroverwegen, maar ik proefde dat in de inbreng ietsje scherper! Het eerlijke antwoord daarop betreft een paar dingen. We weten niet exact wat de gevolgen zullen zijn voor de verwachte scenario's van het feit dat mensen de afgelopen twee jaar meer of heel veel zijn gaan thuiswerken. We weten niet in hoeverre dat beklijft. Eerlijk gezegd hoop ik dat daar een stuk van beklijft, want als dat niet het geval zou zijn, zouden de toekom-

stige infrastructuur en mobiliteitsbehoefte echt explosief stijgen, zoals volgt uit scenario's die we van voor 2020 kennen. Vandaag de dag zie je alweer hoezeer files toenemen. Ze zijn niet op het niveau van voor 2020, maar het gaat rap. Ik hoop eerlijk gezegd dat dit af en toe een wake-upcall is. Daar spreken we ook wel over met werkgeversorganisaties, om te kijken of hybride werken actief gestimuleerd kan worden. Tegelijkertijd zien we wel twee andere ontwikkelingen in Nederland, namelijk groei van de bevolking en groei van de welvaart. Die ontwikkelingen waren er ook al voor 2020. Die zorgen voor een toename van de mobiliteit. Ik hoop zeer dat er iets overblijft van thuiswerken, hybride werken, maar dat zal eerder dempend werken op de toch wel behoorlijk grote groei van mobiliteit die voorspeld is. Ik verwacht eerlijk gezegd niet dat dat meteen de noodzaak voor nieuwe infrastructuur weg zal nemen. Ik noem bijvoorbeeld de middellangetermijnprognose in het Mobiliteitsbeeld van het KiM van afgelopen november. Die wijst eveneens nog steeds op groei van de mobiliteit in de komende jaren en decennia. Het is dus niet aan de orde om echt af te zien van alle snelwegprojecten of die te heroverwegen. Ik denk ook niet dat dat snel aan de orde zal zijn. Soms bekruipt mij het gevoel dat we in Nederland op alle plekken nog bezig zijn met het bouwen van heel veel nieuwe snelwegen, maar feitelijk ligt die tijd allang achter ons. Het gaat meer om een enkel knelpunt oplossen en hier en daar een extra strook asfalt erbij in een streek waar de bevolking ook behoorlijk gegroeid is. De tijd van alle grote, meeslepende, nieuwe A-wegen en N-wegen van vele tientallen kilometers lang, ligt toch echt al een behoorlijke tijd achter ons in Nederland.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Ik hoor de Minister zeggen dat we nog maar moeten zien of het beklijft en dat hij hoopt dat er inderdaad minder gebruik zal worden gemaakt van de wegen. Ik wil de Minister er graag op wijzen dat dat niet iets is wat wij enkel hoeven te hopen of te zien gebeuren, want het zijn ook keuzes die gemaakt kunnen worden vanuit het ministerie. Mijn vraag is: in hoeverre worden deze onderzoeken meegenomen in het maken van deze keuzes? Want als er meer wordt geïnvesteerd in asfalt, komen er ook meer auto's. Dus het zijn ook actieve keuzes die we hier met z'n allen kunnen maken. Mijn vraag was: wat gaat de Minister doen met deze onderzoeken, juist ook om ervoor te zorgen dat de infrastructuur wordt ontlast? Mensen zijn namelijk echt wel bereid om thuis te gaan werken, maar ze moeten wel gefaciliteerd worden. Daar kan de Minister een rol in spelen.

Minister **Harbers**:

Dat ligt op twee terreinen. Wij kijken in het kabinet met grote belangstelling naar bijvoorbeeld het initiatief van de SER tussen werkgevers- en werknemersorganisaties om te kijken wat je op dat terrein kunt afspreken om thuiswerken meer te laten bekliven. Je ziet gelukkig ook vandaag de dag nog dat de ervaring is dat een behoorlijk aantal werknemers – ik heb geen actuele cijfers paraat – zeker twee, soms drie dagen per week thuiswerkt. Ook op het eigen ministerie werken we nog volledig hybride. Dat is de ene kant. We proberen daar ook op in te zetten. Ook vanuit het kabinet nemen we initiatieven. Daar spreken we ook over met werkgeversorganisaties. We kijken ook wat daarvoor nodig is. Eerlijk gezegd hoop ik ook dat werkgevers vervolgens bedenken dat het handig is om als je mensen toch thuis laat werken, de activiteiten die je wel op de werkplek doet zodanig te spreiden over de week dat het niet weer is zoals vroeger dat iedereen op woensdag en vrijdag thuiswerkt, maar we op dinsdag en donderdag uitpuilende treinen en snelwegen hebben. Je kunt ook daar een gelijkmatiger beeld over de week creëren. Je zou zelfs nog aan opties kunnen denken waarbij mensen, ook als ze vijf dagen per week naar hun werk willen, denken: ik doe de eerste twee vergaderingen of activiteiten thuis achter de computer en ik ga na de spits naar kantoor. Met name

kantoorbanen lenen zich natuurlijk voor thuiswerken. Dat zou enorm helpen. Dus dat zijn dingen die we kunnen doen. De andere kant – daar zijn we in dit debat nog niet echt op ingegaan – betreft alles rond smart mobility, gebruik van data en gebruik van moderne technieken om te kijken hoe je verkeer kunt spreiden en vooral ook hoe je de bestaande infrastructuur beter kunt benutten. Daar biedt uiteindelijk ook de ontschotting in de infrastructuur een kans. We kunnen kijken of we in de toekomst bij dat soort projecten de capaciteit van de infrastructuur beter kunnen benutten, ook wanneer ze in het MIRT gedefinieerd worden, zodat we die gefinancierd kunnen krijgen vanuit het Mobiliteitsfonds. Dat is typisch zo'n voorbeeld van wat ik in het begin noemde. We willen er de komende jaren actief op sturen dat dat soort oplossingen van meet af aan meelopen in bijvoorbeeld de MIRT-verkenningen.

De heer **Madlener** (PVV):

Deze overwegingen en toekomstverwachtingen zijn altijd interessant. Als we nu kijken naar de toekomst, dan zien we dat er wereldwijd een enorme revolutie naar elektrisch vervoer aan de gang is. Nederland wil daarin zelfs een voorloper zijn. Vanaf 2030 mogen er geeneens brandstofauto's meer verkocht worden. Dat betekent dat het al heel snel gaat, veel sneller dan mensen verwachten. De auto kan zelfs de opslag van je huiselektriciteit overnemen. Er zijn dus heel veel kansen, ook met elektrische scooters en elektrische motoren. Er komen ontzettend veel betaalbare voertuigen aan. Dat weten we. In hoeverre wordt daar rekening mee gehouden? De uitstoot zal namelijk ook gigantisch minder worden. Wordt daar al rekening mee gehouden? Als je nu een weg gaat aanleggen die er over tien jaar is, dan weet je dat de uitstoot daarvan niet vergelijkbaar is met nu. Die gaat gigantisch veel lager worden. Ook de veiligheid zal enorm toenemen door elektrische hulpmiddelen, door ingebouwde systemen in je auto. Er is dus een revolutie aan de gang. In hoeverre bereidt Nederland zich voor die revolutie?

Minister **Harbers**:

Nou, volop. De Staatssecretaris gaat echt in op de elektrificering van vervoer. Zij doet de verduurzaming van vervoer. Maar laten we even breder kijken. De heer Madlener noemt namelijk ook aspecten rondom smart mobility. Ik denk, in de korte tijd dat ik het heb gezien, dat Nederland echt wel een koplopersrol heeft, bijvoorbeeld in wat je met data kunt doen en in wat je moet doen om je wegen voor te bereiden op zaken als zelfrijdende of half-zelfrijdende auto's. Tegelijkertijd is het ook zo dat je niet alle resultaten die je in de komende 20 of 30 jaar verwacht, nu al kunt inrekenen. De wereld van 2040 of 2050, met vrijwel uitsluitend elektrisch vervoer, zal er qua uitstoot en leefomgeving anders uitzien dan nu. Maar als ik morgen een weg wil aanleggen, moet ik er wel rekening mee houden dat de eerste vijftien jaar de meerderheid van de auto's op die weg nog niet op elektriciteit rijdt en dus wel voor uitstoot zorgt. Dat moet ik nu dus wel meerekenen, bijvoorbeeld in de berekeningen rondom stikstof.

De heer **Madlener** (PVV):

Daar ben ik dus bang voor. De Minister zegt: als ik nú een weg aanleg. Maar zo gaat dat natuurlijk niet. Als wij nú een weg willen aanleggen, dan ligt die er gemiddeld pas over twaalf jaar. Dan moet je dus wel degelijk kijken naar het moment dat die weg in gebruik wordt genomen. Dat is niet morgen; dat is over twaalf jaar. Dat is bijna in 2035. Dan ziet het er heel anders uit. Ik vraag mij dus af of die systematiek van nu daar wel tegen opgewassen is, maar dat zullen we straks wel van de Staatssecretaris horen. Gaan wij in de berekeningen uit van de situatie bij openstelling of die van nu? Want dat is natuurlijk niet goed.

Daarbij zien we ook dat, als mensen een elektrische auto krijgen, ze die tegenwoordig het liefst willen opladen bij hun eigen woning. Dat is namelijk veel goedkoper. Wat hebben we de afgelopen jaren nou gedaan? We hebben allemaal huizen gebouwd zonder eigen parkeerplaats. In alle nieuwbouwwijken zitten mensen met de handen in het haar: waar moet ik mijn auto opladen? Kijk, dat is een kwestie van vooruitzien. Je moet dus ook woonwijken zo bouwen. Als je thuis wil werken, dan heb je een extra kamer nodig. Anders is je schreeuwende kind je straks de hele tijd aan het storen. Mensen hebben behoefte aan meer ruimte. Wat bouwt Nederland? Hele kleine huisjes. We zijn met dit soort ontwikkelingen natuurlijk altijd een beetje achterlijk in Nederland. Ik hoor graag wat de visie van de Staatssecretaris daarop is.

Minister Harbers:

Er zijn een paar aspecten. De echte elektrificering, de laadpaal, zit in de portefeuille van de Staatssecretaris. Ik zeg ook maar gelijk dat ik het aantal kamers per huis of het aantal parkeerplaatsen bij huis toch echt niet vanuit Den Haag zou willen dicteren. We hebben daar in februari al een debat over gehad. Dit ligt toch echt wel op het terrein van de gemeenten. Daarbij ga ik er altijd van uit dat degenen die de huizen bouwen, willen verkopen of verhuren, wel rekening houden met de wensen van de mensen die daar uiteindelijk willen gaan wonen.

Dan het eerste. Ik moet het even uit mijn hoofd doen, ook nog een beetje gelet op het inwerken. Bij mijn weten is het wel zo dat we rekening houden met veranderingen in het verkeer en met innovaties, maar je moet ze wel aannemelijk kunnen maken. Je moet wel op een bepaalde tijdshorizon aannemelijk kunnen maken dat dat gebeurt. Bij sommige van de vraagstukken die de heer Madlener aan de orde stelt, ben ik er zomaar van overtuigd dat dat over 20 à 30 jaar onze werkelijkheid is, maar ik kan niet nu, vandaag de dag, duidelijk maken op welk moment het zover is. Ik kan daar nu dus niet van uitgaan. Het belangrijkste daarbij vind ik wel dat we bij het ontwerp van infrastructuur nu wel rekening houden met het feit dat die in de toekomst geschikt is voor of aanpasbaar is aan bijvoorbeeld zelfrijdende auto's of allerlei geautomatiseerde technieken.

Dan kom ik daarmee eigenlijk vanzelf op het onderwerp stikstof, dat in ieder geval door de heren Madlener en Koerhuis aan de orde is gesteld. Ik hoop eerlijk gezegd dat ik hier niet beland in een uitvoerig debat over de aard en oorzaak van het stikstofprobleem. Dat hoop ik dus uit de weg te gaan. U weet dat het kabinet dat probleem serieus neemt en dat ik een collega in het kabinet heb die probeert om dat probleem ook vooral bij de bron aan te pakken. Dat is belangrijk om op termijn weer ontwikkeling mogelijk te maken. Dat betekent – ik kan het niet mooier maken – dat we op tal van terreinen, of het nou landbouw, bedrijvigheid of infrastructuur is, op korte termijn een aantal fikse beperkingen hebben. De stikstofruimte is namelijk minimaal en niet meteen beschikbaar voor bijvoorbeeld grote infrastructuurprojecten.

Wij zoeken die wel. Dat kan bijvoorbeeld op dit moment door extern salderen. Op die manier hopen we een aantal projecten voor elkaar te krijgen, waaronder de verlenging van de A15. De plannen daarvoor zijn ingediend. Op dit moment buigt de bestuursrechter zich erover of we dat correct hebben gedaan. Wij vinden van wel, maar ik wacht het antwoord van de rechter af, want die moet daarover oordelen.

We hebben ons ook wel gerealiseerd dat we op dit moment de planvoorbereiding of de uitvoering willen gaan starten van een aantal grote MIRT-projecten waarvoor het behoorlijk knelt in de bezetting van de projectteams. Het heeft er niet mee te maken dat we daar geen mensen voor willen aannemen of iets dergelijks, maar afgelopen jaar is ook de regelgeving rond stikstof veranderd. Daarbij gingen we van een afkapgrens van 5 kilometer buiten de weg naar 25 kilometer. Dat betekent dat de berekeningen voor die projecten opnieuw gemaakt moeten worden.

Dat zal ook leiden tot een andere stikstofopgave. Die moet je op voorhand weer compenseren, voordat je door kunt met het plan. Juist die beschikbare capaciteit aan in dit geval stikstofdeskundigen is beperkt in Nederland. Die is gewoon sowieso beperkt. Het is een ingewikkeld vak. Van projectontwikkelaars, provincies, rijksoverheid tot aan de rechter toe, is iedereen op zoek naar diezelfde deskundigen. Om die reden hebben wij gezegd: we moeten daarin gaan prioriteren. Het zal onvermijdelijk zijn dat projecten hierdoor naar achteren schuiven in de planning als er op dit moment onvoldoende stikstofruimte is. We proberen nu echt een planning te maken met de regio's om de capaciteit en de deskundigheid die we hebben volgtijdelijk in te zetten, te beginnen bij project 1, dan project 2, dan project 3, zodat we niet op alle projecten half bezig zijn, maar we ze gewoon ordentelijk in volgorde afmaken. Dat gesprek zijn we aan het voeren, zoals mijn voorganger in december nog aan de Kamer heeft gemeld.

De heer Koerhuis vroeg naar de planning van de zeven MIRT-projecten. Die zijn onderdeel van dat proces. Voor die projecten bij elkaar is er nu nog onvoldoende stikstofruimte beschikbaar, dus we zoeken in samenwerking met andere partijen, zoals LNV en de provincies, naar de benodigde stikstofruimte. Aan de hand daarvan prioriteren we de zeven projecten.

Tot slot op het punt van de stikstof de snelheidsverlaging van de 130 kilometer per uur. In de MIRT-brief aan de Kamer is aangegeven waarom voor die zeven MIRT-projecten geen gebruik kan worden gemaakt van de landelijke snelheidsverlaging, ook al omdat je door corona niet meer exact kunt onderbouwen wat die aan stikstofruimte heeft opgeleverd. Dan is het juridisch ook niet hard; het is niet op het vereiste detailniveau een zekerheid. Dat is de reden geweest waarom Rijkswaterstaat uiteindelijk heeft gezegd: dan gaan we dat deel niet gebruiken, want daarmee is de kans dat je het juridisch niet goed hebt onderbouwd, behoorlijk aanwezig. Daarom zetten we in op het zorgen voor stikstofruimte via extern salderen door bedrijven op te kopen, waardoor je aantoonbaar kunt maken welke stikstofruimte je daarvoor inzet.

Dat was het op het gebied van stikstof.

De heer **Madlener** (PVV):

Dat laatste betekent eigenlijk dat die maatregel van 130 naar 100 kilometer per uur dus niets meer oplevert. Het is immers niet aan te tonen. Dan zijn we dus bezig met niets. Maar stikstof is een mooi voorbeeld van hoe een land zichzelf door bureaucratie en juridische problemen helemaal lam kan leggen en enorme schade kan oplopen, terwijl de landen om ons heen, waar net zo veel stikstof wordt geproduceerd, en Denemarken ook, hele andere regels hebben. Het kabinet doet alsof de rechter dit op ons af heeft laten komen en dat de rechter dit heeft besloten, maar die rechter toetst onze eigen wetten. Het zijn onze wetten die zorgen dat dit niet kan. Het zijn niet de rechters, het was de regering van de afgelopen jaren die door allerlei wetten en regels de rechters tot deze uitspraak hebben gedwongen. Ik snap dat het veranderen van die regels met D66 niet haalbaar is, maar ik zou toch gaan zoeken naar nieuwe wetten, want dit is toch niet haalbaar? We kunnen toch niet ons halve land afschaffen om nog iets te kunnen doen? We zijn ons bureaucratisch helemaal om zeep aan het helpen. Ik vraag Minister Harbers, die ook een groot hart voor de economie heeft, of hij bereid is te kijken naar de wetgeving, zodat we niet met onhaalbare stikstofeisen van 25 kilometer blijven zitten. Moet je nagaan! Dat is natuurlijk waanzin. We zijn onszelf helemaal zelf aan het afschaffen zo.

Minister **Harbers**:

De neiging is groot om de verschillen met een land als Denemarken te benadrukken. Uiteindelijk lijken we in dit deel van Europa meer op onze

naburige regio Vlaanderen, waar er een stikstofprobleem is, of op Noordrijn-Westfalen. Maar dan kom ik precies op het terrein waar ik daarstraks al van aangaf dat het een debat is dat volgens mij uitvoerig met mijn collega Minister van der Wal wordt gevoerd.

Laat ik het heel kort zeggen: het is niet de inzet van het kabinet om onze wetten te veranderen. De rechter toetst niet alleen onze wetten. De rechter heeft in de afgelopen jaren namelijk ook getoetst of wij de internationale opgaves rond natuur zijn nagekomen. De rechter heeft geoordeeld dat dat onvoldoende is. Dat is de reden geweest voor het kabinet om te zeggen: dan gaan wij het probleem bij de bron aanpakken. En dat is zorgen dat de natuur beter herstelt. Dat biedt namelijk op de lange termijn daadwerkelijk ruimte om ook economische activiteit weer volop mogelijk te maken. Maar daarvoor zal eerst de natuur in een betere staat moeten zijn. De heer Madlener sprak mij op mijn economische hart aan. Ik vind het zeer belangrijk dat we het op een correcte, goede manier bij de bron aanpakken en dat we daardoor economische activiteit mogelijk maken. Maar ik zou ook niet op dit moment economische activiteit mogelijk willen maken met een rammelend juridisch systeem, waarbij je aan het eind maar weer moet afwachten of de vergunning het wel of niet haalt. Dat helpt de economie namelijk ook niet vooruit.

De heer **Koerhuis** (VVD):

De Minister kan overigens Niedersachsen ook toevoegen aan zijn rijtje, want daar speelt ook veel rond stikstof.

Ik heb specifiek gevraagd naar de planning. Wat is nu de planning van het doortrekken van de A15 bij Arnhem? Wanneer verwachten we dat de Raad van State klaar is? Wanneer verwachten we dat de schop de grond in kan? Ik heb eigenlijk dezelfde vraag over die zeven MIRT-projecten. Mijn zorg zit bij die infrabouwers, want die hebben in het rondetafelgesprek gezegd dat ze vanaf volgend jaar thuis komen te zitten als de schop niet de grond in gaat.

Minister **Harbers**:

Een kleine spoiler: alle vragen die met een A of een N beginnen, zitten in het blokje regio. Maar ik zal deze er alvast even uitlichten. En ook als het woord «lijn» erin voorkomt, moet ik passen, want dan zit het bij de Staatssecretaris. Die heeft ook een blok regio.

De planning van de A15 is niet aan ons. Op dit moment behandelt de Raad van State de beroepen daartegen. Ik ben in afwachting van het oordeel van de Raad van State over het tracébesluit. Als dat positief is, kan daarna de bouw aanvangen. Dus ja ...

Hetzelfde geldt voor de zeven MIRT-projecten. De A15 is daarvan een onderdeel en dat project is het verst gevorderd, want dat ligt bij de Raad van State. Maar de andere zijn ook onderdeel van de besprekingen die we op dit moment met de regio's voeren om te kijken hoever we zijn met die projecten. We zullen daar de afweging moeten maken wat het stikstoftechnisch betekent. Kunnen ze op dat gebied makkelijk vooruit of niet? Daar wegen we ook bij mee of er al dan niet een financieel gat is. We wegen daarbij ook mee dat we het een beetje evenredig willen verdelen over het land. Dat is overigens heel ingewikkeld, omdat de stikstofopgave verschilt per deel van het land. Dan kijken we ook nog wat regio's en provincies eventueel zelf kunnen doen op dat gebied en welke bereidheid ze hebben om daaraan bij te dragen. En dan kijken we ook nog met een schuin oog naar welke projecten wel of niet heel veel woningbouw mogelijk maken. Dat is een hele ingewikkelde puzzel, maar uiteindelijk wordt die maar door één ding bepaald en dat is: wel of geen stikstofruimte? We komen voor de zomer met de uitkomsten daarvan naar de Kamer.

De **voorzitter**:

Dan is de Minister door zijn algehele deel ... O, de heer Van der Molen, CDA.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Ik wilde hier nog even op aansluiten. In heel veel antwoorden schetst de Minister zo veel factoren om af te wegen dat ik niet in zijn schoenen wil staan qua leggen van die puzzel, maar ik wens hem daar veel succes bij. Maar ik haak even aan op wat de heer Koerhuis zei over de zorgen die bouwbedrijven hebben in relatie tot stikstof en het stil komen liggen van die projecten. Het is voor bedrijven soms wel de kurk waarop ze drijven. Ik zou de Minister daarom willen vragen: als het ene project niet door kan gaan, wat zou er dan mogelijk zijn op bijvoorbeeld beheer en onderhoud? Dat is in de stikstof een hele andere categorie, waarin misschien de mogelijkheid zou zijn om projecten naar voren te halen, om ervoor te zorgen dat die bouwbedrijven wel aan de slag kunnen. Want we hebben die bedrijven ook weer nodig wanneer dat nieuwe stuk moet worden aangelegd zodra het probleem met de stikstof is opgelost.

Minister **Harbers**:

Ik kom zo meteen nog op beheer en onderhoud, maar we kijken precies op dat gebied natuurlijk wel wat er mogelijk is. Ook al omdat het echt beheer en onderhoud is: dan zou het onder de bouwvrijstelling vallen en dan zou je werk naar voren kunnen halen. Dat gaat ook niet altijd makkelijk. Als het om een vervanging gaat en je moet toch eerst nog het hele technisch ontwerp maken, dan ben je maar beperkt in je mogelijkheden om het naar voren te halen. Maar we zijn op dit moment in kaart aan het brengen waar we daar kunnen versnellen. Dat brengt me tegelijkertijd op de andere kopzorg die nog naar voren werd gebracht door onder anderen de heren Minhas en Van der Molen. Dat zijn de rap stijgende prijzen van grondstoffen voor de infrastructuur, mede als gevolg van de oorlog in de Oekraïne. Maar ze waren daarvoor al aan het stijgen vanwege de verstoorde aanvoerlijnen, met name vanwege corona. Die prijzen hebben natuurlijk gevolgen voor alle sectoren, zo ook voor de MIRT-projecten. We hebben ook al vele signalen uit de markt over die prijsstijgingen en overigens ook over de leveringsproblematiek. Ik kan niet anders zeggen dan dat het ontzettend zorgelijke signalen zijn, want ze zetten ook de opgave die we met elkaar hebben extra onder druk. Ook wij kunnen uiteindelijk iedere euro maar één keer uitgeven, dus op dit moment zijn we met ProRail en Rijkswaterstaat in beeld aan het brengen wat de mogelijke effecten zijn op onze infrastructuurprojecten. We zijn ook met andere ministeries en de sector zelf in gesprek, en ook afgelopen week met Bouwend Nederland. We hebben nog geen panklare oplossing daarvoor, ook vanuit het besef dat je iedere euro maar één keer kunt uitgeven. Ik moet ook wel eerlijk zeggen: aan de ene kant heb je met prijsstijgingen te maken, maar ik wou dat het dat was. Even een hypothetische situatie. Stel je voor dat wij nu zouden zeggen: de prijzen zijn gestegen, dus we gaan meer betalen voor dat project. Maar als ik daarna nog steeds geen garantie heb dat ook voor een hogere prijs de spullen wel geleverd worden en het werk van start kan, dan kopen we nog niks. Dat is dus ook zo'n aspect dat we echt in beeld moeten hebben. Je doet het bij wijze van spreken alleen maar als je ook echt de garantie hebt dat je daarna aan de slag kunt. Anders zit je met elkaar in een soort vicieuze cirkel waarbij er uiteindelijk niets meer gebeurt, maar we over en weer wel heel veel geld aan het verplaatsen zijn.

De heer **Minhas** (VVD):

Heel goed dat de Minister daarover in gesprek is, ook met de sectoren die daarbij betrokken zijn en de bedrijven natuurlijk, want die spelen een hele belangrijke rol bij de aanvoer van materieel en bij de realisatie van onze

infrastructuur. Maar wanneer wordt de Kamer daarbij betrokken en op welke manier denkt de Minister de Kamer daarover te informeren?

Minister Harbers:

Ik wou dat ik ook dat kon zeggen. Zodra we daar nieuws over hebben, is het devies, want het is een situatie die van dag tot dag en van week tot week verandert. Maar op het moment dat we daar nieuws over hebben en/of besluiten over nemen, hoort de Kamer dat vanzelfsprekend als eerste.

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Ik heb een verhelderende vraag, want ik weet niet of dit dan onder mijn interrupties valt. Die gaat over het blokje A15. Was de Minister toe aan alle antwoorden? Want ik had een specifieke vraag in mijn eerdere betoog en ik heb het antwoord daarop nog niet gehoord. Anders wacht ik gewoon even af.

Minister Harbers:

Die komt in het regionale deel Oost. Ik had die van de heer Koerhuis er even uitgelicht.

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Ja, want ik was even in de war waar we nu staan en ik wil niet interrupties inzetten voor niks. Dan wacht ik even af.

De voorzitter:

De Minister vervolgt zijn betoog.

Minister Harbers:

Dan heb ik nog over het onderhoud, achterstallig onderhoud, beheer, instandhouding, vervanging en renovatie. Dat thema werd onder anderen door de heren Alkaya en Koerhuis naar voren werd gebracht. De heer Alkaya vroeg: waarom kiest het kabinet er niet voor om de budgetbehoefte op te lossen? Ik heb zelf toch maar het idee dat we dat behoorlijk gedaan hebben met dit kabinet, aan de hand van het coalitieakkoord, waarin er voor beheer en onderhoud zowel bij Rijkswaterstaat als ProRail 1,25 miljard euro per jaar structureel is vrijgemaakt. Je kunt daarbij natuurlijk met een schuin oog kijken of dat voldoende is. Ik denk dat het een heel, heel, heel behoorlijke toevoeging is, waarbij we behoorlijk wat achterstanden kunnen inlopen en we, met name omdat de reeks structureel is, naar de toekomst toe echt tot een stabiel beheer-, onderhouds-, instandhoudingsprogramma kunnen komen. Zoals ook al aangegeven in het hoofdlijnen debat, kijken we wat we met deze structurele reeks aan middelen langjarig kunnen garanderen aan een stabiel onderhoudsniveau van de infrastructuur in Nederland. Binnen twee jaar zullen we dat op orde hebben, zodat je een soort doorkijkje kunt maken naar de komende vijftien tot twintig jaar.

Vanwege het feit dat er in de afgelopen kabinetsperiodes te weinig geld was voor beheer en onderhoud, maar mede ook omdat de cruciale infrastructuur in Nederland in de jaren twintig en dertig in toenemende mate echt voor vervanging zal staan – het is allemaal infrastructuur zoals bruggen, keringen, sluizen, wegen, die overwegend eind jaren zestig tot begin jaren tachtig is aangelegd en die dus gemiddeld nu zo'n 50 jaar oud aan het raken is – zijn we daar de eerste twee jaar nog niet. Dat heb ik ook in het hoofdlijnen debat al aangegeven. Ik wil niets liever dan dat we verrassingen zoals die met de Haringvlietbrug in de toekomst niet meer hebben, maar we zijn bezig met het in kaart brengen van de gehele staat van de infrastructuur en ik kan niet garanderen dat er nooit meer zo'n verrassing zal zijn. Wel kunnen we leren van de Haringvlietbrug voor als

zoiets zich weer voordoet, ook wat betreft het betrekken van de omgeving en het zo veel mogelijk proberen te beperken van de hinder.

We zijn er dus mee bezig. Het zal ook in de toekomst nog steeds keuzes vergen, maar er is een heel behoorlijk bedrag bij gekomen voor beheer en onderhoud. Dat was ook nodig, zeg ik erbij. In het beleidsprogramma dat half mei komt, zullen we die ambities en afspraken nader inkleuren. Daar hoort ook de hele instandhouding bij.

De heer Koerhuis vroeg of de afwegingen uiterlijk juli in een brief naar de Kamer kunnen komen. Het antwoord daarop is ja; we geven dat weer bij het beleidsprogramma. Bij de Voorjaarsnota wordt de Kamer ook geïnformeerd over waar de aanvullende middelen uit het coalitieakkoord tot en met 2025 op worden ingezet. Rijkwaterstaat en ProRail bereiden de programmering voor deze kabinetsperiode voor. In het najaar worden in het vervangings- en renovatieprogramma in het MIRT-overzicht dat elk jaar met Prinsjesdag komt, ook de vervangings- en renovatieprojecten inzichtelijk gemaakt. Dus in de kern kunnen wij de gevraagde toezeggingen doen.

De heer Madlener vroeg naar teams die snel ingeschakeld kunnen worden op het moment dat er calamiteiten en ongelukken zijn. Ik heb uw Kamer daar eerder over geïnformeerd. De extra teams die daarvoor waren, waren onderdeel van een groot pakket aan maatregelen, waarvan ook andere maatregelen een eenmalige investering vergden en daarmee ook gewoon doorgezet worden. Het budget dat er was voor het pakket aan eenmalige maatregelen betrof de vorige kabinetsperiode en is niet gecontinueerd in de huidige periode. Dus om die reden is eind vorig jaar besloten om dit niet te continueren. Ik zeg dat met spijt in het hart, maar euro's die ik niet heb, kan ik niet ergens vandaan toveren. Vanzelfsprekend blijven we wel goed monitoren hoe de hele fileaanpak en het ingrijpen bij calamiteiten verloopt. Maar op dit moment is dit de stand van zaken. Ik heb nog een paar algemene, diverse vragen liggen tot slot van de algemene inleiding. De heer Van Raan vroeg naar de tijdelijke verlaging van de accijnzen. Hij zei dat die niet bijdraagt aan de klimaatdoelstellingen. Je ziet in deze tijd, een bijzondere tijd met de oorlog in Oekraïne, natuurlijk dat we soms doelen hebben die op het eerste gezicht even niet met elkaar sporen. Maar de maatregel is getroffen om mensen met lage en middeninkomens tegemoet te komen in de stijgende energieprijzen en de aanhoudende inflatie. De collega-ministers van Financiën en voor Klimaat en Energie hebben de Kamer ook daarover geïnformeerd. Je kunt het ook van de andere kant benaderen. Ondanks de verlaging van de accijnzen zijn de brandstof- en energieprijzen nog steeds zo hoog, en dat was ook niet voorzien bij het Klimaatakkoord. Hier moeten we echt even dempen richting de huishoudportemonnee.

De heer Madlener vroeg naar vrachtwagens op de N-wegen. We hebben dat debat natuurlijk ook gehad bij de behandeling van de Wet vrachtwagenheffing. Naar ons oordeel zijn alle wegen waar negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid worden verwacht, opgenomen in het heffingsnetwerk. Uit de inschattingen verwachten we geen toename van de verkeersonveiligheid, maar ik verwijs naar de toezeggingen en de afspraken die we in dat debat hebben gemaakt. Wanneer uit monitoring van de verkeersstromen blijkt dat er onverhoopt toch sprake is van uitwijk met nadelige effecten, al dan niet voor de verkeersveiligheid, dan kunnen we binnen twee maanden maatregelen treffen om zo'n weg alsnog op te nemen in het heffingsnetwerk van de vrachtwagenheffing.

De heer **Madlener** (PVV):

Mijn zorgen worden in elk geval beperkt gedeeld. Daar ben ik blij mee. Nog even over het vorige onderwerp: de hulpteams die zijn afgeschaft omdat daar geen geld meer voor beschikbaar is. Er zijn nogal veel ongelukken op de weg die voor files zorgen. Die hulpteams hadden ook als doel om sneller op te ruimen, zodat de file sneller voorbij is. Dit

kabinet heeft ervoor gekozen om dat niet te continueren. Er is nu geen geld voor begroot. Er is wel geld om 3 miljard uit te geven aan een prestigieuze Lelylijn, dus dat is een vreemde keuze. Ik ben heel benieuwd wat die hulpteams hebben opgeleverd. Is de Minister bereid de Kamer te informeren over het nut van die teams? Ze zijn nu afgeschafte en ik kan niet overzien of dit de filedruk enorm zal verhogen of niet. Ik ben dus heel benieuwd naar de redenen waarom dit kabinet ervoor heeft gekozen om die snelle hulpteams af te schaffen.

Minister Harbers:

Het was van meet af aan een tijdelijke impuls voor extra teams, extra weginspecteurs. Die tijdelijke impuls was afgelopen. Het is niet zo dat er helemaal geen teams meer zijn, want de inzet van weginspecteurs is weer op het niveau van voor deze tijdelijke ophoging. Ik weet niet of we een evaluatie hebben afgesproken, maar ik zal nagaan welk effect het heeft gehad. Dat wordt natuurlijk ook deels doorkruist doordat het grootste gedeelte van die periode de coronaperiode betrof, waarin het rustiger was op de weg. Ik weet niet of je met heel veel zekerheid iets kunt zeggen over de effecten. Laat ik afspreken dat ik voor het zomerreces de Kamer informeer over datgene wat we weten.

Dan nog een paar vraagjes. De heer Madlener vroeg naar de N-wegen in de provincies. U moet wel even onderscheid maken. We hebben twee soorten N-wegen: de rijks-N-wegen die wij zelf beheren en de N-wegen die in beheer zijn bij de provincies. Wij hebben als kabinet 200 miljoen beschikbaar gesteld voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op de rijks-N-wegen. Eerder heb ik al aangegeven dat we in de loop van dit jaar – volgens mij was dat bij het hoofdlijnen debat, dus ik doe dit uit mijn hoofd – vanzelfsprekend met een plan komen over hoe we daarmee willen omgaan. Daarnaast is er een investeringsimpuls van 500 miljoen beschikbaar voor het onderliggende wegennet, waaronder de provinciale N-wegen, om daar maatregelen te nemen op het gebied van de verkeersveiligheid. Daar is pas een tranche van uitgegeven, dus ook daar komen vervolgtanches om aanvragen vanuit de regio's mogelijk te maken. Voor het opwaarderen van alle N-wegen, ook die in beheer bij provincies, zie ik geen aanleiding en ook geen financiële ruimte. Het is primair aan provincies om te investeren in de N-wegen die zij in beheer hebben. Ik weet niet of provincies plannen hebben om de maximumsnelheid te verlagen om minder afhankelijk te raken van Russische olie. Decentrale wegbeheerders zijn binnen de kaders van de Wegenverkeerswet zelf bevoegd om verkeersbesluiten te nemen over de maximumsnelheid op hun wegen. Zij moeten dan zelf een afweging maken van de verschillende belangen. Belanghebbenden kunnen dan hiertegen in beroep gaan. De heer Alkaya sprak over de binnenvaart. Dat kon ik niet bij een regio onderbrengen. We hebben in het coalitieakkoord afgesproken dat we zorgen voor een goede binnenvaartinfrastructuur, waaronder de ligplaatsen. Via de Integrale Mobiliteitsanalyse, ook hier weer, laat ik de knelpunten bij de ligplaatscapaciteit periodiek in beeld brengen. Dat is ook nodig vanwege de regelgeving rond vaar- en rusttijden. Schippers moeten immers in staat worden gesteld om die regelgeving na te kunnen leven en dan moet je op tijd een ligplek vinden. De meest urgente knelpunten die daaruit naar voren komen, pakken we gewoon aan via de MIRT-systematiek.

Om een voorbeeld te geven, om die situatie te verbeteren werken we nu op het ministerie al aan 70 extra ligplaatsen; op de Beneden-Lek, de Boven-IJssel en de Waal bij Lobith. Dat zal ongetwijfeld nog niet voldoende zijn, maar dat is waar we nu mee bezig zijn en het heeft de volle aandacht van het ministerie.

Dat wat betreft de algemene onderwerpen wat mij betreft, voordat ik straks op diverse regionale projecten inga. Ik geef u in overweging om de Staatssecretaris ook de algemene vragen te laten beantwoorden.

De voorzitter:

Dank aan de Minister. De Staatssecretaris zit al te popelen om haar algemene deel tot ons te brengen. Het woord is aan u, mevrouw de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Ik zal een poging wagen om de aandacht erbij te houden voor iedereen, want het is een lange zit vandaag, maar wel een heel belangrijk onderwerp.

Een nieuwe woonwijk is niet zomaar een weiland of een herontwikkeld industrieterrein dat volgebouwd wordt met huizen, het is een plek waar mensen leven, werken, recreëren, onderwijs volgen, gezinnen stichten en waar ze ook zorg krijgen. Het is een plek waar je elkaar ontmoet op het voetbalveld en waar een nieuwe gemeenschap ontstaat. Die ontmoetingen kunnen alleen plaatsvinden als woonwijken goed bereikbaar zijn en slim zijn ontworpen. En dan niet alleen bereikbaar voor mensen met een rijbewijs, maar ook voor de kinderen die op de fiets naar de middelbare school moeten gaan of voor mensen die afhankelijk zijn van openbaar vervoer.

De ruggengraat van ons ov-netwerk is ons spoornetwerk. Het Nederlands spoor behoort tot een van de drukstbereden spoornetwerken ter wereld. Om dat mogelijk te maken moet het spoor in een hele goede conditie zijn. Het onderhoud krijgt deze periode meer aandacht, net als de aanpassingen die nodig zijn om de klimaatverandering op te kunnen vangen. Het kabinet heeft dan ook met overtuiging meer geld beschikbaar gesteld voor het in stand houden van de infrastructuurnetwerken, zoals ook het spoornetwerk.

Via het spoor reizen dagelijks meer dan een miljoen reizigers met de trein naar hun werk, naar school of naar andere afspraken. Niet alleen de NS vervoert die reizigers, maar ook de regionale vervoerders zoals Connexxion, Arriva of Qbuzz. Gecombineerd met de bus-, tram-, metro- en veerverbindingen hebben we een heel fijnmazig openbaarvervoernetwerk, dat essentieel is voor de mobiliteit in ons dichtbevolkte land. Dat fijnmazige ov-netwerk is geen vanzelfsprekendheid maar iets waar duizenden mensen elke dag opnieuw heel hard aan werken. Ook de komende jaren zal het ov onze aandacht en inzet nodig hebben om het sterk en toekomstbestendig door te kunnen geven aan volgende generaties.

De oorlog in Oekraïne raakt ons allemaal en de verschrikkingen die daar plaatsvinden, zijn natuurlijk met geen pen te beschrijven. De oorlog raakt ook de spoorsector. ProRail wordt geconfronteerd met een toenemende onzekerheid of materialen zoals spoorstaven of dwarsliggers tijdig kunnen worden geleverd en tegen welke prijs. Dat heeft invloed op de aanbestedingen van de werkzaamheden. ProRail is op dit moment aan het investeren wat de gevolgen zijn voor het spoor, zowel op het gebied van onderhoud als van aanleg van nieuwe spoorlijnen. Mijn departement is heel intensief met ProRail in overleg om de gevolgen zo goed mogelijk in kaart te brengen, zodat we kunnen bezien welke maatregelen mogelijk zijn. Zodra ik echt een stabiel beeld heb van de gevolgen, zal ik de Kamer daarover zo snel mogelijk informeren.

Ik wil het niet alleen over spoor hebben, want mobiliteit is natuurlijk veel meer dan dat. Per jaar fietst een gemiddelde Nederlander zo'n 880 km. Kinderen fietsen in Nederland letterlijk hun zelfstandigheid tegemoet. Voor dagelijkse boodschappen is de fiets voor veel Nederlanders de meest belangrijke manier van vervoer. Ik wil dan ook dat de fiets in nieuwe woonwijken ruim baan krijgt. Fietsroutes moeten veilig zijn, zowel 's avonds als overdag.

Op het gebied van ov wil ik toch ook een lans breken voor de bus, want bussen worden vaak ondergewaardeerd. Iedere gemeente wil altijd het liefst een nieuw treinstation en wil liever niet kijken naar de kracht van een

goede busverbinding, terwijl een bus een hele snelle, flexibele, duurzame en betaalbare manier van transport is, die voor heel veel mensen belangrijk is om naar school, naar het werk, naar de winkel of naar de dokter te gaan.

Bussen, fietsen en treinen komen uiteindelijk vaak allemaal samen op stations. Stations zijn als overstappunten heel erg cruciaal geworden en worden ook steeds meer ontmoetingsplaatsen. Dan denk ik niet alleen aan de grote stations in de Randstad; ook stations in de regio vervullen een belangrijke rol. Dat zag ik een tijdje geleden bij de opening van het station in Geldermalsen. Daar is een hele goede samenwerking geweest tussen de gemeente en NS, maar ook met ProRail en Qbuzz. Daar hebben ze iets heel moois gerealiseerd, waar alle reizigers van profiteren. Het mooie was dat ook de inwoners van Geldermalsen zijn betrokken bij de keuzes voor het invullen van het station. Er is daar dus bijvoorbeeld ook een ontmoetingsruimte waar mensen elkaar kunnen treffen.

Voorzitter. Dit kabinet heeft de komende jaren 7,5 miljard euro beschikbaar gesteld om nieuwe woningen bereikbaar te maken. 7,5 miljard is natuurlijk een enorm bedrag, maar tegelijkertijd is het vrij snel op als het gaat om infrastructuur. Daarom willen we niet alleen kijken naar de grote investeringen, maar juist ook naar kleine en slimme investeringen die een gebied echt verder kunnen helpen. De bezoeken aan de regio's in de afgelopen weken hebben me heel veel inspiratie gegeven en ik vind het ook heel erg fijn en nuttig om de input van de Kamer te horen, want bij het volgende notaoverleg MIRT in het najaar zullen we het waarschijnlijk gaan hebben over een groot aantal concrete MIRT-besluiten, ook op het terrein van fiets, ov en spoor.

Dan wil ik nu graag overgaan tot de beantwoording van de vragen in het blokje algemeen, voorzitter.

Mevrouw Van Ginneken had een vraag gesteld. Eigenlijk was dat een verzoek, namelijk om fietsinfrastructuur een plek te geven in het MIRT. Zoals ik net al aangaf, zie ik ook heel veel kansen om de fiets meer baan te geven. Daarom heeft de fiets al een volwaardige plek in het MIRT. Tijdens onze bezoeken viel het mij ook op dat er vanuit de lokale partners heel veel aandacht is voor de fiets als onderdeel van een integraal vervoersplan. Het vervoersmiddel maakt dus al jarenlang een vast onderdeel uit van het MIRT-overzicht. Het wordt ook genoemd in de spelregels van het MIRT.

De voorzitter:

De heer Minhas heeft hierover een interruptie.

De heer **Minhas** (VVD):

U keek niet mijn kant op bij de afronding van het algemene deel, dus ik dacht: ik hou me netjes in. Maar ik hoorde de Staatssecretaris iets zeggen over de bus als alternatief voor spoor, en dat spreekt mij heel erg aan. Mijn vraag aan de Staatssecretaris – dat hoeft niet per se nu, maar kan mogelijk in aanloop naar het commissiedebat Spoor – is eigenlijk of zij het zogenaamde bus rapid transport wil bekijken. Dat is de snelle buslijn die over bestaand asphalt kan gaan; mogelijk moet er dan nog ergens een lijntje of een strook worden bijgelegd. Kan zij, zeker in het licht van de stijgende kosten en het lange traject waar spoortrajecten vaak in belanden, in aanloop naar het commissiedebat Spoor inzichtelijk maken of er bestaande spoortrajecten zijn die zich er mogelijk voor lenen om vervangen te worden door bus rapid transport, en hoe we dat bus rapid transport als mogelijk alternatief zouden kunnen inzetten in Nederland? Dat doen we namelijk onvoldoende, maar elders in Europa gebeurt dat best goed en best vaak. Een snelle buslijn is vaak een heel goed alternatief, zoals de Staatssecretaris zelf ook al zei, voor een goede, rijdende trein. Maar die zijn vaak veel kostbaarder en het duurt veel langer om die uit te rollen.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik vind het een heel interessante gedachte van meneer Minhas, net name ook omdat je ziet dat het in sommige gevallen inderdaad goed werkt. Je hebt bijvoorbeeld ook een snelbusverbinding tussen Utrecht en Breda. Daar wordt intensief gebruik van gemaakt. Zeker omdat we ook wat breder gaan kijken naar goede oplossingen op het gebied van alle mogelijke manieren van openbaar vervoer, lijkt het me goed om de suggestie in het achterhoofd te houden, met name ook omdat je ziet dat de bussen in sneltreinvaart aan het elektrificeren zijn. Ze kunnen ook steeds langere afstanden afleggen. Dat maakt ook dat het een hele mooie toegevoegde waarde heeft voor het hele palet van openbaar vervoer.

De voorzitter:

Dan is er nog een vraag van mevrouw Van Ginneken, D66.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Niet reagerend op het eerste blokje, maar op het tweede blokje, de opname van fietsen in het MIRT. Ik heb de Staatssecretaris horen zeggen dat fietsprojecten daar al een plek in hebben. Dat is echter geen volwaardige plek omdat voor die fietsprojecten dezelfde drempelbedragen gelden voor opname in het MIRT als voor andere projecten, terwijl we weten dat fietsprojecten omdat ze vrij goedkope infrastructuur zijn, heel vaak niet kwalificeren vanwege die hoge drempelbedragen. De essentie van mijn verzoek was nu juist om fietsen met een aparte modaliteit een plek te geven in het MIRT met daarbij ook aparte drempelbedragen, zodat die projecten ook tot uitvoering en financiering vanuit het MIRT kunnen komen.

Staatssecretaris Heijnen:

Zoals wij naar het MIRT kijken, gaat het om een totaalpakket. Uiteindelijk gaat het er daarbij om dat je bereikt wat je wil bereiken. Dan je dan de fiets als een volwaardige modaliteit meeneemt, is iets waar volgens mij iedereen het over eens is. Ik zal zo meteen nog even dubbelchecken wat er ambtelijk wordt meegegeven maar ik kan mij heel goed voorstellen dat er sowieso ruimte is om goede aanpassingen te doen om die fiets onderdeel te laten zijn van het integrale traject. Wat ik nog meekrijg, is dat over het algemeen de fiets de eerste verantwoordelijkheid is van gemeenten. Het Rijk doet wel grote projecten, zijnde projecten die de gemeenten niet kunnen dragen. Dit heeft dus van lokale overheden aandacht, maar zelf zullen we in het kader van de MIRT ook kijken naar wat er allemaal mogelijk is om in te zetten voor de grote fietsinfrastructuur.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik ben het geloof ik toch niet helemaal eens. Ik noemde in mijn inbreng een aantal voorbeelden van juist provincie- en gemeentegrens overschrijdende fietsverbindingen, waarvoor bijvoorbeeld ook investeringen in een brug nodig zijn. Het is te kostbaar voor de lokale overheid om die kosten te dragen, maar ruimschoots onder het drempelbedrag voor het MIRT. Daarmee krijgen dat soort fietsbruggen dus geen extra impuls en geen uitvoering. Het is mijn inschatting dat hier dus echt een gat valt, dat ik heel graag opgevuld zou willen zien door voor fietsprojecten in het MIRT andere drempelbedragen te gaan hanteren.

Staatssecretaris Heijnen:

Op het moment dat er goede fietsprojecten zijn die niet financieel gedragen kunnen worden door gemeenten, kijken wij als Rijk daar ook wel gewoon in mee. Dat wordt mij ook echt verzekerd. Wat dat betreft is er dus geen gat waartussen projecten zouden moeten of kunnen vallen. We willen ook graag inzetten op een goede fietsinfrastructuur en ik meen me een aantal voorbeelden uit het zuiden te kunnen herinneren waar er ook

naar fietssnelwegen tussen wat grotere plaatsen is gekeken. Dat was voor de lokale gemeenten ook niet alleen te dragen. Dan wordt er dus wel gekeken naar andere middelen om aanvullingen te doen. Dat hoeft niet per se onder dat drempelbedrag te zijn waar mevrouw Van Ginneken naar verwijst.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

Staatssecretaris Heijnen:

Dan was er de vraag van mevrouw Van Ginneken of we de hoofdfietsroutes kunnen oplossen. Net als mevrouw Van Ginneken zie ik veel kansen voor de fiets en wil ik me daar dus ook voor inzetten. We zullen binnen het Mobiliteitsfonds elke keer een afweging moeten maken tussen alle opgaven en de beschikbare middelen. Als u het kabinet oproept om waar mogelijk ook de fietsinfrastructuur mee te wegen, kan dat bijvoorbeeld ook bij de ontsluiting van woningen.

Mevrouw Van Ginneken vroeg of de ontbrekende schakels van de hoofdfietsroutes gefinancierd kunnen worden uit de 7,5 miljard. De 7,5 miljard is bedoeld voor de ontsluiting van de woningbouwopgave; daarmee willen we die 900.000 woningen tot 2030 dus stimuleren. Bij de besteding van die middelen kijken we naar alle modaliteiten, dus ook naar de fiets. Wanneer de investering in de fietsinfrastructuur leidt tot de bouw of de versnelling van de bouw van nieuwe woningen, zijn we dus ook bereid om daarin mee te investeren. Natuurlijk blijft het investeren in fietspaden wel in de eerste plaats een taak van gemeenten, behalve dus als het weer die grote bedragen overschrijdt.

Meneer Van Raan had de vraag wanneer we aan de slag gaan met meer ov en fiets. Het kabinet gaat extra investeren in de instandhouding van het spoor, bovenop de jaarlijkse 1,7 miljard. Ook wordt er extra geïnvesteerd in nieuwe projecten om het ov-aanbod te vergroten, bovenop de 1 miljard per jaar. Er wordt ook fors geïnvesteerd in fietsparkeerplaatsen bij stations. Bij de gesprekken over de aanwending van de 7,5 miljard wordt nadrukkelijk naar een hele brede mobiliteitsmix gekeken, waarbij ov, fiets en bus zeer nadrukkelijk aan de orde zijn.

Mevrouw Bouchallikh vroeg of er bij de ontsluiting van woonwijken voldoende vooruit wordt gepland, zodat er geen nieuwe woonwijken worden gebouwd zonder aansluiting op ov- en fietsverbindingen. Die 7,5 miljard is dus net bedoeld voor de ontsluiting van die nieuwe woonwijken. Zoals in het coalitieakkoord staat, kijken we daarbij naar verstedelijking rondom de ov-knooppunten. Op die manier benutten we ook het huidige netwerk optimaal. Bij de inzet van de middelen kijken we naar alle modaliteiten, dus niet alleen naar het openbaar vervoer, maar ook naar de fiets. Daarbij kijken we ook naar de netwerkeffecten, zodat de bereikbaarheid voor alle modaliteiten geborgd wordt en niet alleen maar op de korte termijn, maar ook op de lange termijn. Een van de redenen waarom de Minister en ik samen met Minister De Jonge die ronde hebben gemaakt met het MIRT heeft de Minister net al aangegeven. We zien dat bereikbaarheid en de woningbouwopgave heel nauw met elkaar samenhangen. Het mooie is dat je, als je met de lokale bestuurders spreekt, merkt dat zij zich dat ook heel goed realiseren. Door samen op te trekken en samen te laten zien dat we integraal naar die opgave kijken, geef je heel duidelijk een signaal aan de lokale bestuurders dat er heel goed rekening mee moet worden gehouden in de voorstellen die gedaan worden.

Mevrouw Van Ginneken vroeg mij of ik een toezegging kon doen over de concrete kwantitatieve standaarden die opgesteld moeten worden en waar een hub aan moet voldoen, bijvoorbeeld wat betreft het aantal voorzieningen en overstapmogelijkheden. Ik ben op meerdere manieren bezig met acties rondom hubs. Voor ov-hubs heb ik het programma

Toekomstbeeld OV. Samen met decentrale overheden en de ov-sector heb ik de kansen en opgaven voor 700 bestaande en nieuwe locaties in kaart gebracht. De uitkomsten daarvan en de afspraken over de aanpak van de locaties zijn vervat in een actieagenda. Die agenda wordt binnenkort vastgesteld. Die zal ik nog voor de zomer met de Kamer delen. Daarnaast werk ik met gemeenten en provincies aan een ontwerp voor deelmobiliteitshubs. We verkennen een netwerk van locaties waar die hubs gerealiseerd kunnen worden.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Van der Molen van het CDA.

De heer Van der Molen (CDA):

Nog even over het punt dat voor dit laatste antwoord van de Staatssecretaris aan de orde kwam. Minister Harbers heeft ook al aangegeven dat er heel goed wordt gekeken naar de verstedelijkingsopgave in relatie tot wat er al aan knooppunten van openbaar vervoer is. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: het gaat toch ook om de snelheid van realisatie? We willen van alles bij elkaar brengen, maar die woningen komen er pas over tien jaar. Dat zorgt er niet voor dat de woningbouw het snelst kan worden gerealiseerd. Begrijp ik de Staatssecretaris zo dat dit ook een afweging is, namelijk waar het snelst de meeste meters kunnen worden gemaakt? Dat zou best eens kunnen betekenen dat je niet op zo'n knelpunt of op zo'n groot stedelijk gebied uitkomt, maar dat je misschien in de regio projecten een kans biedt waar ook met een infra-ingreep sneller die woningbouw gerealiseerd kan worden.

Staatssecretaris Heijnen:

Het zou heel goed kunnen dat er op bepaalde plekken meer ruimte is om wel sneller slagen te maken, en dan zullen we daar natuurlijk heel intensief naar kijken. Zoals we aan het begin ook al zeiden, klinkt 7,5 miljard extra impuls als veel geld, maar infrastructuur is dat vrij snel op. We moeten dus kijken naar slimme oplossingen, en dan wil je liever niet vijf kilometer nieuwe snelweg aanleggen of vijf kilometer nieuw spoor als je ook op een bestaande spoorlijn nog een tussenstop kunt maken, of een goede aftakking kunt maken op een bestaande snelweg waardoor een nieuwe wijk goed bereikbaar is. Dat zal niet alleen zo zijn, maar dat zijn wel de slimme oplossingen waar we naar willen kijken om echt grote slagen te kunnen maken met betrekking tot de opgaven waar we voor staan. Er zullen zich ongetwijfeld mooie kansen voordoen op plekken die bijvoorbeeld qua stikstof iets minder onder druk staan.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

Staatssecretaris Heijnen:

Even kijken. De tweede vraag van mevrouw Van Ginneken ging over de hubs, of ik het aanbod van deelauto's bij de hub wil onderzoeken. Dat was het. Zoals aangegeven zie ik de hubs met ov en deelmobiliteit als een heel belangrijke multimodale schakel in het hele mobiliteitssysteem, ook voor de ontsluiting van woningbouw en de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's. Met het programma Toekomstbeeld OV en het NOVB werk ik intensief rond hubs samen met de decentrale overheden en met de concessieverleners. Ook het aanbod van deelauto's valt daaronder. In de multimodale mix heeft elke modaliteit zijn eigen plek. Of vervolgens de decentrale overheden hubs en deelmobiliteit opnemen als onderdeel van de ov-concessies is uiteraard een afweging die zij zelf moeten maken, maar het is wel heel belangrijk dat wij dat onder de aandacht brengen als een goede optie.

De voorzitter:

Een vraag van de heer Minhas, VVD.

De heer Minhas (VVD):

Ik ben blij dat de Staatssecretaris de ambitie uit het coalitieakkoord over het ontwikkelen van die hubs serieus neemt en er ook werk van maakt. Het is wel belangrijk dat vanuit het Rijk heel erg wordt gewerkt om het stimuleren van die hubs vorm te geven, en het niet helemaal aan de regio's over te laten. Een hub in een grote stad ziet er anders uit dan een hub ergens in een regio. Wat mij heel erg opvalt aan die hubs is dat het vaak eenzijdige P+R-garages zijn waar je kunt overstappen op een busverbinding; dan kom je ergens aan op een station. Dat is op zich goed, maar als we toe willen naar een integrale mobiliteitsoplossing en het ov willen stimuleren en aanjagen, dan moet je dat breder doen. Dan moet je ook kijken welke deelmobiliteitsoplossingen en aanbieders er zijn. Mobility as a Service komt er steeds meer aan en wordt internationaal steeds verder uitgerold. Daar moet je op die hubs ook plaats aan bieden. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: in hoeverre bent u bereid om de regio's daarin te faciliteren, zodat we kunnen kijken op welke plekken je die hubs moet voorzien, ook vanuit dat concept van Mobility as a Service. Je kan dat niet helemaal aan de regio's overlaten.

Staatssecretaris Heijnen:

Wat vaak kan helpen is het delen van kennis over plekken waar het goed gaat, waar goede ideeën zijn. Het fijne aan de overleggen die we hebben met lokale bestuurders is dat daar ook de vervoerders bij zitten. Dat zijn de partijen die al ervaring hebben van wat wel werkt en wat misschien wat minder goed werkt. Het is uiteindelijk aan de locaties zelf om te kijken wat op maatwerkniveau zou werken, maar ik vind het een goede suggestie om na te denken hoe je als landelijke overheid beschikbare kennis kunt delen. Natuurlijk zonder dat je dit van bovenaf kunt opleggen, want het is uiteindelijk aan de gemeenten en de locaties zelf om na te denken hoe zij dat willen inrichten. Ik moet er even over nadenken hoe we dat zouden kunnen doen. Misschien doen we dat voor een deel al, maar daar kom ik misschien in de tweede termijn nog even op terug. We hebben vandaag toch de tijd.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Staatssecretaris Heijnen:

Meneer Madlener had nog een vraag over het goedkoper maken van de treinkaartjes. Is het nou niet beter is om niet meer spoor aan te leggen, maar om het openbaar vervoer beter te onderhouden en goedkoper te maken? De prijs van de treinkaartjes behoort, binnen bandbreedtes, tot de verantwoordelijkheid van de vervoerders. Naar aanleiding van de motie van de leden Boulakjar en De Hoop is een KiM-onderzoek toegezegd waarin de effecten van gratis of goedkoop openbaar vervoer in binnen- en buitenland worden geanalyseerd. Op basis van dat onderzoek zal een beleidsmatige afweging worden gemaakt. In Duitsland zie je nu bijvoorbeeld dat de kosten van het openbaar vervoer flink worden verlaagd, ook in het kader van de energieproblemen die er zijn. Het is goed om dat onderzoek af te wachten. Dat rapport zal in het najaar aan de Kamer worden toegestuurd. Dat het daarnaast heel belangrijk is om het spoor op een goede manier te onderhouden, ben ik natuurlijk volledig met meneer Madlener eens. Zeker op het gebied van bodem en water – de Minister verwees daar net ook al naar – is er achterstallig onderhoud en hebben we echt wel wat uitdagingen. In het verleden is er nog weleens de neiging geweest om het onderhoud iets verder vooruit te schuiven en ambities naar voren te halen. Daarvan hebben zowel de Minister als ik gezegd dat

we op het gebied van weg én spoor én kunstwerken de komende jaren stappen moeten gaan zetten. Gelukkig is hier ook geld voor gereserveerd in het coalitieakkoord. We kunnen best wel wat stappen zetten, maar er is nog genoeg werk aan de winkel.

Dan had meneer Van der Molen nog een vraag over het laatste spoorwegverdrag. Dat stamt uit 1991 en hij vroeg of het niet eens tijd wordt voor een nieuw verdrag. Er is in 1991 een intentieverklaring getekend tussen de twee landen. Ik heb begrepen dat het geen officieel verdrag is. In 2019 is een Joint Declaration of Intent on Rail Freight getekend door voormalig Staatssecretaris Stientje van Veldhoven. Ik snap heel erg goed wat meneer Van der Molen eigenlijk zegt. Hij zegt: maak goed werk van die internationale openbaarvervoersverbindingen en maak wellicht ook een gedeelde agenda met elkaar, zonder dat je dat misschien meteen in een verdrag moet vastleggen. Ik heb binnenkort weer een gesprek met mijn Duitse collega. Ik merk sowieso dat mijn collega's in buurlanden van Nederland best wel interesse hebben om na te denken over grensoverschrijdend openbaar vervoer en hoe we daar stappen in kunnen zetten, ook in het belang van de reiziger. Dus niet alleen maar voor vrachtovervoer, maar ook voor personenvervoer. Het is dan heel fijn als we dat naar elkaar uitspreken. Ik heb richting mijn Belgische collega aangegeven dat als we zeggen dat grensoverschrijdend openbaar vervoer belangrijk is, maar er aan het einde van onze periode voor de reiziger niets wezenlijk is veranderd, ik daar wel een kater aan over zou houden. Laten we nou nadenken over hoe we binnen die periode het grensoverschrijdend openbaar vervoer vooruit kunnen helpen, zowel voor de korte termijn als voor de langere termijn.

De heer **Van der Molen** (CDA):

In welke vorm je het giet, is me om het even. Het moet wel iets meer om het lijf hebben dan intentieverklaringen waarna het jaren duurt voordat er enig effect te zien is. Het gaat het CDA er met name om dat in alle projecten die we nu zien, of het nou gaat om de kink in de kabel rond de Duitslandverbinding rond Enschede, de plannen die we hebben over het doortrekken van de Lelylijn naar Duitsland of hoe we met Eindhoven-Aken omgaan, de discussie in deze Kamer vaak gaat om de vraag wat Duitsland wil. Wil de Staatssecretaris de opmerking maken dat er een pakket aan afspraken of intenties moet komen waaruit duidelijk blijkt op welke verbindingen we samen met Duitsland meters kunnen maken? Als we op elkaar gaan blijven wachten, weet het CDA één ding: we blijven dan net zo lang over dit soort verbindingen praten als we de afgelopen tien jaar hebben gedaan.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik vind dat echt een heel goed voorstel van meneer Van der Molen. Ik zit zelf ook in de lijn te denken om samen met collega's te kijken wat nou een goede agenda zou zijn, zowel voor de korte als voor de langere termijn en hoe je dan vervolgens de daad bij het woord kunt voegen. Ik heb er weinig trek in om mooie woorden te spreken en die vervolgens niet op te volgen met concrete acties. Het is weerbarstig, dat weten we natuurlijk ook. We moeten niet de illusie hebben dat we binnen deze periode het hele internationale openbaarvervoersysteem op orde gaan krijgen, maar we kunnen wel stappen zetten. Ik vind dat de Kamer van mij mag verwachten dat ik over een tijdje met een concreter plan van aanpak daarvoor kom. Het is voor mij van belang om dat in goede afstemming te doen met de collega's over de grens. Dat vraagt wel een beetje tijd. Ik heb binnenkort – ik weet niet precies wanneer – een grote bijeenkomst in België, waar ik mijn Belgische collega een-op-een spreek, precies over dit thema. Op 10 mei 2022 heb ik een gesprek met mijn Duitse collega. In de voorbereiding wordt dit allemaal meegenomen.

Dan heeft meneer Alkaya de vraag of de modernisering van de infrastructuur niet automatisch minder personeel betekent. Hij vindt dat niet. Hij vraagt: gaat het verminderen van personeel stoppen? Met de vervoerders zijn in hun vervoersconcessie heldere afspraken gemaakt over de prestaties waaraan zij moeten voldoen. Dat gaat bijvoorbeeld over punten als reizigerspunctualiteit, klanttevredenheid en de dienstregeling. Binnen die kaders is het aan de vervoerders zelf om een afweging te maken ten aanzien van hun personeel en de efficiënte inzet daarvan. IenW kan niet rechtstreeks sturen op de omvang van personeel bij de vervoerders. Binnenkort vindt er een onderzoek plaats naar aanleiding van de crash van het systeem vorige week zondag. Daarover heeft de Kamer een aantal vragen gesteld, onder andere of je eventueel niet wat meer in regio's moet gaan werken met die computersystemen. Dat zouden we kunnen meenemen in de discussie op een later moment. In hoeverre ben je nou echt volledig afhankelijk van alleen maar ICT op het moment dat zo'n systeem vastloopt? Het zijn uiteindelijk vaak mensen die dan een oplossing kunnen bieden. Ik wil niet te veel vooruitlopen op de resultaten van dat onderzoek. Ik ben wel benieuwd naar de uitkomsten daarvan, evenals de heer Alkaya, denk ik.

De heer **Alkaya** (SP):

Begrijp ik goed dat de Staatssecretaris geen overkoepelende visie en geen beeld daarbij heeft? Het gaat inderdaad over het spoor, maar het gaat ook over de bruggen en sluisen, waar steeds meer personeel ter plekke is vervangen door automatische systemen en waar het werk steeds meer op afstand gebeurt. Ik kan me voorstellen dat je daarover een algehele opvatting hebt, gezien alle misstanden en ongelukken die er gebeuren en gezien de kwetsbaarheid van dat soort systemen. Of zegt de Staatssecretaris: we wachten het onderzoek af en verder is het aan de vervoerder zelf; ik heb daar zelf geen beeld of visie bij?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Wat betreft de veiligheid van bruggen en sluisen kijk ik naar mijn collega, want dat zit bij hem in de portefeuille. Ik kan mij voorstellen dat de modernisering van de systemen bij openbare vervoerders niet per se hoeft te leiden tot minder banen, maar het zal in sommige gevallen wel betekenen dat er ander werk moet worden gedaan. Dat zie je in veel sectoren terug, ook in de industrie en de maakindustrie bijvoorbeeld. Ik heb daar in mijn Maastrichtse tijd veel bezoeken aan gebracht. Dat werk is echt enorm veranderd, maar daardoor niet minder waardevol.

De heer **Alkaya** (SP):

Dat snap ik. Het werk verandert, de economie verandert, de samenleving verandert. Terugkijkend kunnen we constateren dat in verschillende elementen van onze infrastructuur, op het spoor, bij de bruggen, bij de sluisen, veel personeel is verdwenen en vervangen door geautomatiseerde systemen. Ik constateer dat dat tot problemen heeft geleid en ik krijg daar van de Staatssecretaris geen algehele opvatting van het kabinet over. Misschien heeft de Minister, die op de bruggen en sluisen gaat reageren, daar wel een visie op. Maar ik constateer dat er geen algehele opvatting van het kabinet is. Dat vindt dat de automatisering niet is doorgeslagen en tot problemen heeft geleid. Dat vind ik zorgwekkend, want in de praktijk zie ik dat wel degelijk. Ik zie dat als rode draad door al die verschillende elementen van onze infrastructuur heen, en niet specifiek bij het spoor of bij specifieke onderdelen, maar over de gehele lijn.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Het is altijd belangrijk om te kijken hoe weerbaar je systeem is. Daar moeten we altijd heel erg scherp op blijven. Daarom vind ik het heel

belangrijk dat we onderzoeken of de situatie van vorige week zondag, toen het hele systeem en ook het back-upsysteem vastliep, een structureel probleem is of dat het een incident is geweest, en hoe we dat in de toekomst kunnen voorkomen. Om toch heel even terug te komen op de beginvraag over personeel: wij gaan niet over de manier waarop de openbare vervoerders hun personeelsbeleid voeren. Dat is gewoon de constructie die wij hebben gekozen. Natuurlijk moet veiligheid wel altijd vooropstaan. Het is ook van belang dat er genoeg kennis en kunde in huis is om het werk op een heel goede manier te kunnen doen. Daarover zullen de Kamer en ik ongetwijfeld nog met elkaar in gesprek gaan, maar het is dus zo dat wij niet rechtstreeks gaan over de manier waarop de openbare vervoerders hun personeelsbeleid voeren.

Er was nog een laatste vraag van mevrouw Bouchallikh over ov en fiets, met name of wij oog hebben voor vervoersongelijkheid. Die aandacht hebben wij zeker. Het is de bedoeling van ons mobiliteitssysteem dat de basisvoorzieningen, zoals werk, onderwijs en medische hulp bereikbaar zijn voor zo veel mogelijk inwoners van Nederland. Bij vervoersongelijkheid kunnen allerlei factoren een rol spelen. Een analyse over de verschillen in bereikbaarheid en beleidsopties voor het aanpakken van de bereikbaarheid van voorzieningen vindt momenteel plaats door het PBL. Het rapport daarover wordt medio 2022 verwacht, dus dat zal er snel aankomen. Dan zal ik dat ook aan de Tweede Kamer toesturen. Stientje van Veldhoven en Steven van Weyenberg hebben dat volgens mij ook al aan de Kamer beloofd.

Dat waren mijn algemene onderwerpen.

De voorzitter:

Dank u wel. Een vraag van mevrouw Bouchallikh, GroenLinks.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Ik kijk uit naar het rapport en onderzoek. Ik zou nog wel willen vragen of daarin expliciet de woningbouwopgave kan worden meegenomen, want het onderzoek loopt al een tijdje en we hebben nog hele grote uitdagingen op het vlak van wonen.

Staatssecretaris **Heijnen:**

Ja, dat kan. Ja.

De voorzitter:

Dat is nog eens een kort antwoord.

Dank aan de Staatssecretaris voor haar algemene blok. Er zijn nog vragen. De heer Alkaya, daarna de heer Madlener. De heer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):

De Minister heeft een en ander gezegd over de financiën, maar de Staatssecretaris is er niet meer op teruggekomen. Ik heb dus niet helemaal antwoord gekregen op mijn vraag, maar ik denk dat het ook kwam door de manier waarop ik de vraag heb gesteld. Ik zal proberen om hem preciezer te stellen. De Minister geeft aan dat er in het coalitieakkoord structureel 1,25 miljard extra gereserveerd is voor onderhoud. Dat is ongeveer wat het vorige kabinet aangaf dat nodig zou zijn. Het vorige kabinet noemde namelijk een bedrag van 1 tot 1,5 miljard. Dat moest erbovenop komen. Toen dat werd gezegd, heeft het toenmalige kabinet met een kasschuif middelen naar voren gehaald. Middelen die nu aan onderhoud besteed hadden moeten worden, heeft het vorige kabinet dus in voorgaande jaren al uitgegeven. Bovendien wordt die 1,5 miljard ook nog eens opgebouwd tot 2025 en 2026. Dit jaar staat er bijvoorbeeld maar 75 miljoen in de begroting van de coalitie. Als je die 350 miljoen die naar voren was gehaald en de 75 miljoen die deze coalitie erbovenop doet met elkaar verrekent, staan we alsnog in de min van wat er naar onderhoud

gaat. Klopt dat? Zorgt dat niet voor problemen? En zorgt dat er ook niet voor dat het structurele bedrag eigenlijk hoger zou moeten zijn dan die 1,25, omdat we nog een inhaalslag te maken hebben?

De voorzitter:

De Minister.

Minister Harbers:

Deze vraag gaat over een ontbrekend stukje in mijn betoog. Het klopt dat je ook meer geld had kunnen uitgeven aan onderhoud, omdat de afgelopen jaren inderdaad dingen naar voren zijn gehaald. Dat is precies de reden waarom ik in mijn eerste termijn aangaf dat we ook de komende jaren nog steeds keuzes moeten maken. Niettemin spooort het bedrag dat er structureel bijkomt wel met de inschatting die grosso modo is gemaakt door mijn ministerie, onderverdeeld in 1 miljard voor wegen en waterwegen, 250 miljoen voor het spoor en 250 miljoen als versnelling van het Deltaprogramma. Voor mij is het glas meer dan halfvol, als je met het traditionele spreekwoord over een halfvol of een halfleeg glas spreekt. Bij infrastructuur is het echter ook zo dat je altijd meer geld ervoor had kunnen uitgeven. Binnen het geheel aan financiële keuzes die het kabinet heeft gemaakt, is dit het bedrag dat er structureel is toegevoegd. Ik vind het vooral van belang dat het bedrag structureel is. Het kabinet of de coalitie had er ook voor kunnen kiezen om het een aantal jaren te doen. 7,5 miljard is bijvoorbeeld een eenmalige ophoging voor de woonwijken. Juist doordat het structureel budget is, kun je langjarig een reeks gaan bouwen die een zekere stabiliteit in zich zal hebben en die het daarmee voor marktpartijen voorspelbaar maakt welke stabiele hoeveelheid instandhoudingswerkzaamheden gedaan moet worden. Maar op zichzelf klopt het dat, ondanks alles wat in het afgelopen jaren gedaan is, nog niet al het achterstallig onderhoud ingelopen is.

De heer Alkaya (SP):

Nu vind ik het interessant worden – natuurlijk is het hele debat interessant – want wij gaan in dit geval over het geld. Heel veel coalitiepartijen zeggen: wij vinden het echt heel belangrijk dat wij het achterstallig onderhoud gaan inhalen. Geeft de Minister aan dat hij, met de middelen en met de kasschuif die het vorige kabinet in de boeken nog heeft meegegeven aan de Minister, voldoende geld heeft in deze kabinetsperiode om het achterstallig onderhoud in te halen? Of zegt hij: nee, het is te weinig, want dit jaar is er maar 75 miljoen extra en dat is niet eens genoeg om wat het vorige kabinet naar voren heeft gehaald te compenseren? Zegt de Minister: ik heb genoeg geld om in deze kabinetsperiode het achterstallig onderhoud in te halen?

Minister Harbers:

Ja, het is genoeg geld, want ik moet het ook nog zien weg te zetten in de markt. Om een voorbeeld te geven: als je voor dit jaar 75 miljoen erbij krijgt op een moment in januari dat de begroting al van kracht is, dan ben je beperkt in je mogelijkheden om tijdens het lopende begrotingsjaar nog extra middelen weg te zetten. Als ik kijk naar de krappe arbeidsmarkt en de beschikbaarheid van technisch personeel – die zorgen zijn niet naar voren gekomen – dan is het alle hens aan dek om dit geld ook besteed te krijgen. In dat opzicht ben ik er gelukkig mee dat we door de fondssystematiek niet alleen de gelden voor nieuwe aanleg, maar ook die voor beheer en onderhoud over jaargrenzen heen kunnen schuiven. Want daarmee zijn de gelden niet weg als wij ze dit jaar niet tot besteding krijgen, maar kunnen wij die blijvend inzetten voor de instandhouding. Dat is hard nodig, want op die manier kunnen we in de komende jaren echt een stabiele en voorspelbare reeks bouwen.

De voorzitter:

De heer Madlener, PVV, trekt zijn vraag in. Als er geen algemene vragen en opmerkingen meer zijn, geef ik het woord weer aan de Minister. Minister, misschien kunt u aangeven welke blokjes u heeft in uw beantwoording.

Minister Harbers:

Ik zag net dat mijn beantwoording aardrijkskundig lukraak is ingedeeld. We beginnen in Zuid, dan volgt Noordwest, dan Oost, dan Zuidwest en dan Noord. Dus we gaan lukraak door Nederland. Het wordt een beetje «Ontdek je plekje».

We beginnen bij Zuid, maar staat u mij toe dat ik eerst nog even inga op de vraag die de heer Alkaya zojuist aan de Staatssecretaris stelde over de bediening van sluizen en bruggen. Het is niet zo dat je er automatisch bent als je dat automatiseert en dat vanuit een centrale post bedient. Maar het heeft ook voordelen als je dat doet. Alleen moet je wel alert zijn op de risico's. Ook tussen de sectoren moet je goed kijken wat je van elkaar leert. Het incident vorige week zondag bij de NS is vanzelfsprekend iets waarvan je straks de leerervaring niet tot de NS moet beperken. Als we die leerervaring binnenkrijgen, dan kijken we vanzelfsprekend ook of er lessen uit te trekken zijn die we op de draaiboeken van Rijkswaterstaat moeten loslaten.

Overigens denk ik dat het ook niet alleen een probleem of een risico is van automatisering. Heel vaak zit het risico er ook in dat bruggen, sluizen, keringen en andere infrastructuur in verschillende decennia zijn gebouwd en bediend worden met systemen die vaak niet heel logisch met elkaar spreken. Wat wij bijvoorbeeld in de komende tijd bij veel bruggen rond Rotterdam doen, is de besturing via gestandaardiseerde software regelen. Daardoor kun je in de toekomst veel makkelijker het onderhoud doen, maar kun je ook onderdelen van de bediening van de bruggen uitwisselen zonder dat je iedere keer op zoek moet gaan naar wat ooit specifiek ontworpen was voor die ene brug of die ene kering.

Maar voor alles wat je automatiseert, geldt dat je er daarnaast voor moet zorgen dat je de weerbaarheid, de cyberveiligheid, de draaiboeken en de protocollen op orde hebt. Dat moet je permanent onderhouden, want bij wijze van spreken iedere dag worden er nieuwe dreigingen uitgevonden. Je moet ervoor zorgen dat je je daartegen teweerstelt.

Maar de centrale aansturing biedt niet alleen risico's, maar juist ook voordelen. Je kunt breder over de regio eerder een overzicht hebben van waar het stukt, waar een extra opening nodig is of waar die even niet nodig is.

De heer Alkaya (SP):

Ik schiet door mijn interrupties heen, maar dit is wel een belangrijk punt. De Minister geeft aan dat automatisering veel voordelen heeft en dat men juist bezig is met standaardisering. Hij noemt daarbij als risico onder meer de cyberveiligheid en dat soort zaken. Ik gaf juist aan dat zowel de medewerkers bij het spoor als de schippers aangeven dat zij geen mogelijkheden meer zien om te improviseren op het moment dat er iets misgaat. Ik zou de Minister en het kabinet willen meegeven dat als daar een persoon zit en er iets misgaat, hij dan kan improviseren en op een veilige manier op de situatie kan inspelen. Als het allemaal geautomatiseerd is, is dat het dus niet. Bij het nadenken over terugvalopties en een plan B zou ik niet alleen maar over de techniek nadenken, maar ook over de mogelijkheid tot improvisatie op het moment dat het helemaal stilvalt.

Minister Harbers:

Op zich is dat een terechte vraag. Sta mij toe dat ik op een later moment terugkom op welke mogelijkheden we daarvoor hebben. Het is niet zo dat er nooit wat op dat gebied kan, maar ik ga hier ook niet improviseren over

hoe we dat kunnen oppakken. Maar het is een terecht punt dat de heer Alkaya aangeeft. Ik kom daar later in briefvorm of bij een volgend debat op terug. Is dat goed? Ja? Oké.

Dan de projecten in Limburg. De heren Van der Molen, Minhas en Madlener hebben aandacht gevraagd voor de waterveiligheid in Limburg in vervolg op de verschrikkelijke overstromingen vorig jaar. De heer Van der Molen gaf aan zorgelijke berichten te horen over het feit dat er buiten Limburg, in het hele land, wordt gekeken naar de besteding van die 300 miljoen. Het is toch zo dat dit primair voor Limburg is? Laat ik om te beginnen heel even schetsen waar ik nu in het proces zit. We zijn met partijen in de regio nog in gesprek over de uitwerking, de besteding van de middelen en het proces daarvoor. Conform het coalitieakkoord, waarin staat dat het 300 miljoen is voor de beekdalen in de zijrivieren van de Maas, kijken we naar het Maassysteem. De inhoud en de opgave daarin zijn leidend, en ook de snelheid waarmee we die middelen vervolgens kunnen besteden. Daarover is nu ambtelijk overleg, maar ik ga binnenkort bestuurlijk in overleg met de bestuurders in Limburg. Ik wil eerst dat gesprek met hen voeren. En wees daarbij gerust, want ik ben me zeer bewust van de ernst en omvang van de problematiek van afgelopen zomer in Limburg. Ik zal dat ook zeker meewegen bij de uitwerking van de plannen.

Of dat dan betekent dat de volledige 300 miljoen in Limburg tot besteding komt, zullen we samen moeten bekijken, want het Maassysteem als geheel moet robuust zijn. Wat ik wel van tevoren al weet, is dat het overgrote deel van die 300 miljoen sowieso in Limburg terecht komt, omdat de Maas en de problemen met de Maas zich voor het overgrote deel in Limburg, inclusief Midden- en Noord-Limburg, concentreren. Maar ik sluit niet uit dat er ook nog een project in Brabant is dat kan helpen om de stabiliteit van het hele Maassysteem te vergroten, waardoor je uiteindelijk, als gevolg van zo'n ingreep, ook in Limburg minder problemen hebt met de afwatering. Dat is precies het gesprek dat we willen voeren.

Ik zeg er gelijk bij dat er ook grotere berekeningen zijn voor wat er uiteindelijk nodig zal zijn in Limburg. Deze 300 miljoen is vrijgemaakt in het lopende coalitieakkoord. Maar in het Deltafonds is, na deze coalitieperiode, ook nog structureel 250 miljoen extra beschikbaar voor instandhouding en deels voor het versnellen van de uitvoering van het Deltaprogramma. Ook in dat kader gaan we, als later dit jaar de Beleidstafel wateroverlast en hoogwater in Limburg met aanbevelingen komt, natuurlijk nog bezien wat we in dat programma kunnen doen om de stabiliteit en vooral de veiligheid van het Maassysteem te versnellen. Als de zorg zo pregnant wordt geuit met de vraag of dit geld straks naar het hele land gaat of dat het primair voor Limburg is, dan kan ik op hoofdlijnen wel aangeven dat het voor overgrote deel, en misschien alles, voor Limburg zal zijn. Maar we bezien dat vanuit de inhoud van hoe ervoor te zorgen dat het hele Maassysteem zo veilig mogelijk wordt.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Antwoorden die beginnen met «ik zal eerst even de procedure uit de doeken doen» en waarbij vervolgens de afweging wordt gemaakt «dat ik eigenlijk in gesprekken mijn handen vrij wil houden», kan ik me bestuurlijk wel voorstellen. Maar dit is een politieke keuze die je maakt. De klap van de overstromingsproblematiek heeft in Limburg plaatsgevonden. Limburg snapt ook wel dat het alleen maar gaat om het gebied dat grenst aan de Maas en niet om heel Nederland. Als de Minister zegt dat er net buiten Limburg wat gedaan zou moeten worden, dan kan ik me daar ook iets bij voorstellen. Maar daar heeft men de klap opgevangen. Daar zijn de bestuurders aan de lat. Daar is het waterschap aan de lat. Daar hebben we nog altijd te maken met de vraag hoe we de schade compenseren. De zorg die wij vanuit Limburg horen, dat ze bezig zijn met projecten tot aan

Rotterdam, is dan eigenlijk niet iets wat ik heel graag terug wil horen. De uitspraak van de Kamer is dat de eerste prioriteit is hoe we dit structureel voor Limburg gaan oplossen. Dat is natuurlijk ook de aanleiding geweest om het in het regeerakkoord neer te zetten.

Voorzitter. Dan sluit ik maar even aan bij de laatste opmerking. De lijn die de Minister zou moeten trekken, is: misschien wel alles. Ik zou dus heel graag van de Minister willen horen dat hij zich daarvoor inzet. Als hij namelijk een goed onderbouwde uitzondering weet te bedenken en aan de Kamer voorlegt, dan zouden we wel gek zijn om het niet te doen. Het CDA vindt wel dat dat een uitzondering zou moeten zijn. Ik hoor graag van de Minister dat het dat ook zal zijn.

Minister Harbers:

Zo moeten mijn woorden ook verstaan worden. Volgens mij geeft de heer Van der Molen precies de samenvatting weer van wat ik net zei. Aan het begin zei ik dat ik in overleg ben, omdat ik zowel de plannen zoals die van onderop gemaakt zijn als de bestuurders daar recht wil doen. Als de heer Van der Molen het beeld heeft dat het tot aan de monding van de Maas in de Noordzee is ... Nee, dat is ver buiten de geografische scope. Laat ik het maar zo scherp zeggen. Maar het kan dat er net voorbij de grens van Limburg iets is wat kan helpen om het Maassysteem in Limburg nog veel veiliger te maken. Dan zal ik dat altijd vanuit de inhoud beredeneren en ook daarover overleg met de regio voeren. Als de heer Van der Molen hier aangeeft dat hij zich grote zorgen maakt vanwege de zorgen die hij van de bestuurders in Limburg heeft gehoord, dan hoop ik het overgrote gedeelte van die zorgen weg te nemen en het vanuit de inhoud op te bouwen en voor te leggen als er een uitzondering gemaakt wordt.

De voorzitter:

De Minister vervolgt zijn betoog.

Minister Harbers:

Dan de Noordelijke rondweg bij Breda, waarnaar de heer Koerhuis vroeg. Die kan 65.000 woningen opleveren. Nou ja, dat zijn de aantallen waar we het voor doen. Dit is wel een mooi voorbeeld, want dit is een gemeentelijke rondweg. Voor fileknelpunten op gemeentelijke wegen is primair de gemeente aan zet. Maar dit kan een voorbeeld zijn waar ik samen met mijn collega van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening naar kijk, omdat we, zoals aangegeven, aan de regio's hebben gevraagd waar mobiliteitsknelpunten zijn om woningbouwopgaven te kunnen realiseren. Ik ben dus heel benieuwd of zoiets daarvoor ook wordt voorgedragen en wat dan de gewenste oplossing is die het Rijk zou kunnen bieden. Misschien is dit wel gewoon een heel mooi voorbeeld daarvan. Dat is helemaal zo als daar vervolgens nog achter zou zitten dat het niet alleen om een rondweg gaat, maar er wellicht door het aanleggen of verbeteren van een rondweg ergens op het hoofdwegennet een knelpunt zou ontstaan. Ik ben echt heel benieuwd wat we de komende maanden uit alle regio's horen. Zonder daarop vooruit te lopen, zou dit zo'n voorbeeld van laaghangend fruit kunnen zijn.

De heer Van der Molen vroeg naar de brug bij Gennep. Feitelijk is dit een herhaling van wat ik de Kamer al heb geantwoord op zijn schriftelijke vragen. Ik begrijp natuurlijk wel dat deze vraag iedere keer naar voren komt. Als je daar toch met de waterveiligheid en de Ruimte voor de Rivier aan de slag gaat, kun je dan gelijk de kans benutten om het fietspad bij die brug te verbreden? Het antwoord daarop is ook dat er binnen het project betreffende ruimte voor de Maas geen meerwaarde of iets dergelijks in zit om de projecten aan elkaar te koppelen. Integendeel, het kan ertoe leiden dat de noodzakelijke verbetering van de waterveiligheid vertraagt. Ik heb ook eerder aan de Kamer aangegeven dat voor dit soort projecten geldt dat het initiatief en de financiering van de gewenste verbreding van zo'n

fietspad echt bij de regio ligt. Als men dat wil, dan gaan we natuurlijk graag het gesprek aan om te kijken hoe we dat in uitvoering moeten brengen en of het zinnig is om dat gelijk te doen met het waterproject of op een ander moment. Maar in het kader van het project waterveiligheid rond de Maas vinden er geen ingrepen aan de brug of het brugdek plaats, dus daar zit niet automatisch een kans om die werkzaamheden gezamenlijk te doen. Als men daarvoor de financiering heeft en daar iets wil, is het aan de regio om dat mee te nemen in de aanloop naar het Bestuurlijk Overleg MIRT.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Dan is het antwoord van de Minister: het zou op zich wel kunnen, maar we hebben daar zelf geen geld voor en dat is de crux. Dat leid ik af uit zijn antwoord: «ja, als dat geld er is». Dat geld is er uit de regio, want twee derde van het bedrag ligt eigenlijk op tafel. Dan is dat laatste punt van de Minister, als ik het goed hoor, het springende punt. Daarover moet dat regionale gesprek nog plaatsvinden. Ik vraag de Minister dan ook wel met de bereidwilligheid naar dat gesprek toe te gaan om te kijken of dat ene derde deel nog dichtgereden kan worden. Als de regio namelijk zo veel geld op het kleed legt en het Rijk niet zelf over de brug wil komen om bij te passen, dan hebben we een impasse te pakken.

Minister **Harbers**:

De basisafsprake is dat voor dit soort zaken de regio ook zelf de financiering zou moeten verzorgen. Het is dus meer dan dat er toevalligwijls een derde deel van het geld ontbreekt. Om te beginnen is het ook binnen de MIRT-spelregels zaak dat iedereen ook even kijkt naar de eigen infrastructuur waar men verantwoordelijk voor is, en dat is in dit geval de provincie en de gemeente. Ga ik daaraan tornen, dan krijg je gelijk uit heel Nederland de vraag: doe mij ook een derde voor iets wat we eigenlijk zelf hadden moeten doen of kunnen doen. Hier eindigt het echt bij de vraag of de regio dit wil, of de regio dit financiert en dan maken wij het vanzelfsprekend mogelijk in de uitvoering. Maar zover zijn we op dit moment niet.

De heer **Madlener** (PVV):

Hier komen we aan bij een gevoelig punt, namelijk: wie betaalt wat en wie betaalt eraan mee? We hebben het nu allemaal over belastinggeld dat gestoken moet worden in allerlei wegen om woningbouw mogelijk te maken, maar die woningbouwlocaties zijn vaak in handen van projectontwikkelaars, die daar lachend rijk van worden. Dat gun ik ze ook wel, maar het moet natuurlijk niet zo zijn dat wij hier miljoenen en miljarden in infrastructuur gaan steken, die vervolgens bij de projectontwikkelaars terecht komen die lekker die woningen kunnen gaan verkopen. In Nederland hebben we vrij weinig mogelijkheden om die ontwikkelaars mee te laten betalen aan deze infrastructuur. Is de Minister bereid om met zijn collega van Woningbouw samen te gaan kijken op welke manier die woningbouw ook echt mee kan betalen aan die infrastructuur? Zo hoort het immers natuurlijk wel te zijn.

Minister **Harbers**:

Ik twijfel een beetje. Ik weet dat de collega van Woningbouw ook zijn plannen naar de Kamer heeft gestuurd en dat daar volgens mij morgen een debat over is. Ik vind de financiering van de woningbouw op zichzelf, projectontwikkelaars en dergelijke laat ik toch liever op zijn terrein. Anders kan ik hier vrolijk gaan filosoferen, maar we hebben daar ook afspraken over gemaakt in het kabinet. Op de begroting van lenW is 7,5 miljard extra gezet voor de ontsluiting van woningbouw. Daar maken we gezamenlijk afspraken over. Dat moet wat ons betreft ook tot extra woningbouw leiden. U hebt ook in de brief gelezen: zo veel mogelijk woningwaarde per

geïnvesteerde euro. Maar over de verdere ordening van de woningmarkt zou ik toch echt verzoeken, het debat met de collega voor VRO aan te gaan.

Dan nog de A58 bij Bergen op Zoom. Ik kan het niet mooier maken. Ik heb een teleurstelling, want ook de prioritering van de fileknelpunten maken we op basis van de IMA en dit knelpunt scoort laag in de IMA. Het komt ook niet prominent naar voren in de top 50 van files. Dan rest mij om te constateren dat het dan, gezien de beschikbare middelen, zowel budget als personele capaciteit, niet mogelijk is om op dit moment een studie naar dat traject op te pakken.

Tot slot de Delta Corridor. Ik heb even getwijfeld, want hij begint in de haven van Rotterdam, maar is met name de verbinding door de regio Zuid, Moerdijk, Chemelot, Duitsland. Ik onderschrijf volledig het belang van een goede verbinding met het achterland, waarbij buisleidingen en ondergronds transport zeker de druk op wegen en bovengrondse infrastructuur en ruimtegebruik kan ontlasten. Hier komt dan nog extra bij de noodzaak van import van groene waterstof, transport van groene waterstof, afgevangen CO₂ die omgekeerd richting Noordzee kan. Ik span me in om ervoor te zorgen dat dit soort buisleidingen, zeker deze Delta Corridor, snel gerealiseerd kan worden. Ik verwijs ook wel naar de brief die de Minister voor Klimaat en Energie in februari aan de Kamer heeft gestuurd. Ik ben met hem en de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening aan de slag om dit project, een privaat project, te faciliteren en met name ervoor te zorgen dat de ruimtelijke inpassing en aansluiting met Duitsland zo snel mogelijk rondkomen. Het is namelijk een ontzettend waardevolle aanvulling op onze infrastructuur en ook broodnodig gelet op de energietransitie. Dat wat mij betreft voor het onderwerp Zuid.

De voorzitter:

Dan gaan we over naar de Staatssecretaris voor haar deel Zuid. Gaat uw gang.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Allereerst een vraag van de heer Van der Molen over de aanpak van de Maaslijn. Zoals ik al zei in mijn introductie heeft de oorlog in Oekraïne helaas grote gevolgen voor de levering van materialen die essentieel zijn voor de bouwsector en dus ook voor alles wat met spoor te maken heeft. Welke impact dat precies zal hebben, is nog lastig te zeggen en zal ook afhankelijk zijn van de nog zeer onzekere ontwikkelingen in Oekraïne. Specifiek voor spoorprojecten heeft ProRail aangegeven dat er grote consequenties zijn voor de beschikbaarheid en de prijs van staal, hout en koper. Dat betekent natuurlijk ook dat er consequenties kunnen zijn voor grote projecten zoals de Maaslijn. Ik ben intensief met ProRail in overleg om die gevolgen zo goed mogelijk in kaart te brengen, zodat wij, of zij, passende maatregelen kunnen nemen. ProRail heeft mij gemeld dat ze verwachten dat een vertraging van het project Maaslijn helaas niet te vermijden is, in verband met de verstoring van de materiaalketen. Ik hou in brede zin samen met de Minister een goede vinger aan de pols, want dit speelt zowel bij RWS-projecten als bij de projecten van ProRail. Zodra daar aanleiding toe is, zullen wij u nader informeren. Met betrekking tot specifiek de Maaslijn zal ik u ook informeren wanneer ik een iets stabiel beeld heb van de exacte gevolgen.

De heer Minhas heeft een vraag gesteld over Eindhoven-Heerlen-Aken. Waarom kan dat niet sneller geregeld worden dan 2028? Wanneer ga ik dat in mijn geboorteregio aankondigen? Het verbeteren van de verbinding naar Aken doen we conform het internationale stuurprogramma uit 2020 in gefaseerde stappen. Ik heb de Kamer daarover op uw verzoek afgelopen vrijdag nader geïnformeerd. De inzet is dat op korte termijn de verbinding tussen Maastricht en Aken wordt verbeterd door een frequen-

tieverhoging naar twee keer per uur. Dat is dan in 2023 naar Herzogenrath voor die tweede trein; vanaf 2025 rijdt die dan naar Aken. Voor de lange termijn is het de ambitie om een intercity naar Aken te realiseren. Binnen de studie naar de toekomst van het spoor in Zuidoost-Nederland wordt de variant van een IC Eindhoven-Aken nader onderzocht. Er is een motie geweest van de leden Boulakjar en Alkaya. We zijn met de provincie Limburg en ProRail aan de slag met de uitwerking van het besluit uit 2020. Naar aanleiding van de motie-Geurts/Minhas wordt momenteel gezien of op korte termijn een treindienst Eindhoven-Aken gerealiseerd kan worden binnen de bestaande infrastructuur. Ik werk daarin samen met de provincie Limburg, de betrokken vervoerders en ProRail. Over de voortgang van allebei die zaken zal de Kamer binnenkort nader worden geïnformeerd.

Dan had de heer Van der Molen ook nog een vraag over de uitwerking van de motie-Geurts/Minhas. Ik wil de Kamer dus dit voorjaar nog informeren over de voortgang. Ondertussen wordt er hard gewerkt aan de introductie van een tweede sneltrein Heerlen-Aken, zoals ik net ook al aangaf.

Dan had mevrouw Van Ginneken nog een vraag over het onderzoeken van de potentie van een ov-verbinding of een spoorverbinding op de lijn Breda-Utrecht. Een goede ov-verbinding op het traject Breda-Gorkum-Utrecht staat al lange tijd op de politieke agenda. Daarom zijn er op het BO MIRT in 2020 in lijn met de motie-Amhaouch afspraken gemaakt voor het verder uitwerken van een innovatieve en hoogwaardige busverbinding. De studie naar de maatregelen die daarvoor op lange termijn nodig zijn, is afgelopen kwartaal afgerond. Op basis van de conclusies wordt samen met de regio toegewerkt naar een gedragen afspraak voor het vervolg. Voor de zomer zal ik de Kamer informeren over de studie en de afspraken die ik daar met de provincies Noord-Brabant, Utrecht en Zuid-Holland maar ook met de gemeente Breda en het netwerk U10 over zal maken.

Dat waren mijn antwoorden uit het mapje Zuid.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we nu weer naar de Minister voor ik meen Noordwest.

Minister Harbers:

Noordwest, ja. Dan begin ik maar bij het Zuidasdok, dat dwars door de hele inbreng van de Kamer liep met ongeveer alle smaken daarbij. De belangrijkste constatering van iedereen was dat het én een groot project is dat niet alleen lokaal en regionaal, maar ook nationaal betekenis heeft op spoorgebied, maar ook voor de doorstroom van verkeer op het hoofdwegennet, én dat er een groot financieel tekort op het project zit. Dat is niet nieuw; daar is het afgelopen jaar al vaker over gerapporteerd. Na ons aantreden zijn wij ons daarop gaan beraden om nog even alle details van het project naar boven te krijgen. Het is per definitie een hele ingewikkelde afweging, die we niet alleen maken maar ook samen met de partners. We zijn ambtelijk en binnenkort ook bestuurlijk doorlopend in overleg met de partners in de regio. Ik wil dus nog niet vooruitlopen op dat gesprek. Eén brok informatie die wij zelf nog willen hebben, is dat het tekort geprognosticeerd is op 1,2 miljard zoals u weet. Ik wil dat, ook ter wille van eventuele projectbeheersing in de toekomst, wel uitgehard hebben, zodat we precies weten waar we staan als we besluiten nemen over het Zuidasdok. Zodra we besluiten hebben en uitkomsten van overleg met de regio, zullen we – het betreft beide modaliteiten – de Kamer daar vanzelfsprekend zo spoedig mogelijk over informeren. Er ontstond ook nog een debat over het al dan niet in een tunnel leggen van het wegverkeer. Ik zet even een paar feiten op een rij. Het huidige ontwerp van het Zuidasdok en het tracébesluit gaan uit van de verbreding van de weg in een tunnel. Als je dat gaat aanpassen, dan is het sowieso

een grote aanpassing van de scope die weer de nodige tijd kost met gevolgen voor bijvoorbeeld het derde perron en het onderbrengen van de internationale treinen op station Amsterdam-Zuid. Daarnaast zie je wel vaker bij grote projecten dat die naar hun aard met elkaar verweven zijn. Als we ruimtelijk kijken, is het technisch mogelijk de noordelijke rijbaan van de A10 niet te ondertunnelen. Het is maar de vraag of dat juridisch helemaal kan bij verbreding, want dan kom je wel heel dicht bij de bestaande bebouwing. Bij de zuidelijke rijbaan van het Zuidasdok is de ondertunneling eigenlijk noodzakelijk om half daarbovenop openbaarvervoerinfrastructuur te realiseren. Dat zijn allemaal dingen die daarbij meewegen. Zoals gezegd is het een groot project met een grote kostenoverschrijding, dus vergeef ons dat we niet over één nacht ijs zijn gegaan en dat we ook voor onszelf alle facetten in beeld willen hebben voordat we daar met de regio verder over overleggen en besluiten over nemen. We komen daar zo spoedig mogelijk op terug.

Dan de Ring Utrecht, de A27. Ik heb twee weken geleden die brief gestuurd om geen andere reden dan dat het coalitieakkoord een aantal afspraken aangeeft over hoe we verdergaan met de A27 en dat wij voor eind maart de Raad van State erover dienden te informeren hoe dat project verdergaat. De heer Alkaya refereerde al aan zijn vragen. We hebben die vandaag beantwoord, maar laat ik aan de hand van de vragen van de Kamer nog een paar dingen eruit lichten. Er spelen twee dingen parallel aan elkaar. Aan de ene kant is het tracébesluit vastgesteld door het kabinet. Daar loopt beroep tegen. Die procedure loopt en dat is het enige waar we mee doorgaan. Parallel daaraan heb ik, gelet op de tekst in het regeerakkoord, de regio meegegeven dat zij alle mogelijkheid heeft om een alternatief te ontwerpen en, als men daar klaar mee is, dat aan mij aan te bieden, zodat ik het kan beoordelen op de criteria die in het coalitieakkoord staan: biedt het verkeerskundig een gelijkwaardige oplossing, een alternatief binnen de bak? Er is nog geen vastgesteld tracébesluit zolang het beroep bij de Raad van State loopt, dus dan gebeurt er sowieso niks. Ik kan geen voorspelling doen over de tijdsduur ervan, maar het zal nog wel een tijd in beslag nemen, vermoed ik. Ik heb geen vaste afspraak met de regio over de deadline voor het indienen van een alternatief, maar men geeft aan enthousiast te werken aan een alternatief en die kans graag op te pakken. Mocht het zich voordoen dat het tracébesluit onherroepelijk wordt vastgesteld op het moment dat ik nog geen alternatief van de regio aangeboden heb gekregen, dan zal ik vanzelfsprekend eerst aan de regio vragen of en wanneer zo'n alternatief komt, voordat ik verdere stappen zet zoals het starten van een aanbesteding of iets dergelijks.

Daarmee hoop ik, juist indachtig het coalitieakkoord, alle ruimte aan de regio te hebben gegeven om zelf met een alternatief te komen. Het coalitieakkoord zegt in dit opzicht twee dingen: als er geen alternatief komt, gaan we door met de huidige besluitvorming. Om die reden trek ik het tracébesluit niet in en staak ik die procedure niet. Dat is er aan de hand. Ik zag natuurlijk ook alle krantenartikelen over dat ik doordender en dat het één richting uit gaat, maar het ligt juist open. Alleen, ik heb geen alternatief, ik heb het tracébesluit dat vastgesteld is en waarop een beroepsprocedure loopt. De regio heeft de mogelijkheid om zich zelf te beraden op een goed alternatief. Dat heb ik ook op papier gezet bij de Kamervragen die ik dit weekend heb afgedaan.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Ik moet denken aan mijn eerste MIRT-debat, want ik kreeg een beetje een déjà vu. Elke keer komt de verbreding van de A27 terug en in hoeverre de keuzes die in het verleden zijn gemaakt nog verstandig zijn. Alle argumenten zijn al meer dan een keer over en weer geweest. De Minister gaf al aan dat er een stikstofcrisis is. De hele regio wil het eigenlijk niet, dat gaf collega Van der Laan eerder ook al aan. Mijn vraag is waarom de

Minister er niet voor kiest om nu een duidelijke keuze te maken zodat het alternatief inderdaad wordt bespoedigd, om het ontwikkelen van alternatieven te stimuleren, juist om weer ruimte te maken voor andere keuzes die ook gemaakt moeten worden.

Minister Harbers:

Omdat ik me ook gebonden voel om op dit punt de afspraken uit het coalitieakkoord gestand te doen. Die zeggen dat er de gelegenheid is voor de regio om met een alternatief te komen en mocht dat alternatief uitblijven of uiteindelijk niet voldoen, dan wordt de huidige besluitvorming doorgezet. Dan doe ik dus beide: ik handhaaf het huidige tracébesluit, maar met alle ruimte voor de regio om met een alternatief te komen. Dat zal ik open beoordelen, als het gepresenteerd wordt. Ik ga niet over één nacht ijs; de spa gaat niet de grond in voordat we volstrekte duidelijkheid hebben. Zelfs indien de situatie zich voordoet dat het tracébesluit onherroepelijk zou zijn vastgesteld door de Raad van State, en ik op dat moment geen alternatief aangeboden zou hebben gekregen, dan ga ik eerst terug naar de regio met de vraag of er op dat gebied nog iets te verwachten is, want ook dan ga ik open dat gesprek aan.

Mevrouw Bouchalikh (GroenLinks):

Tot slot. Het lijkt me heel goed om niet over één nacht ijs te gaan bij zo'n groot besluit. Ik vind het ook heel goed dat de regio's zo proactief bezig zijn. Maar het lijkt afhankelijk te zijn van de regio's of de rechter of dit doorgaat of niet, terwijl de Minister daar zelf een keuze in kan maken, alles in afweging nemend wat ik net al aangaf: de stikstofcrisis die aanwezig is, de weerstand in de regio's zelf en de klimaatvraagstukken die hierbij komen kijken. Er zit geen vraag meer in – ik ga ook niet doen alsof – maar de oproep is om daar alsjeblieft actief naar te kijken en keuzes in te maken en niet te wachten tot er iets komt vanuit de regio's of van de rechter, maar om zelf te durven zeggen waar dit kabinet voor staat.

Minister Harbers:

Dat heeft echt iets heel dubbels, want er is ook een grote bereikbaarheidsopgave rond Utrecht, die ook ingevuld moet worden. De aanpak van het project behelst niet alleen de A27 maar ook de aanleg van de Uithoflijn die inmiddels is afgerond. Er zit ook nog een vraagstuk rond verkeersveiligheid. Dus het klinkt wel mooi: kunt u niet tot andere prioriteiten komen en hiervan afzien? Maar dan hebben we niets. Dus ik heb ook altijd nog een beetje zo'n spreekwoord in het achterhoofd over een paar schoenen dat je niet weg moet gooien voordat je andere hebt. Er ligt een tracébesluit, maar wat ons betreft is het nieuwe van het coalitieakkoord gewoon echt de open uitnodiging of de open mogelijkheid voor de regio om met een alternatief te komen. Daarbij volg ik gewoon precies de tekst die de coalitiepartijen daarover hebben afgesproken.

Mevrouw Bouchalikh (GroenLinks):

Ik heb dan toch nog één laatste interruptie. Dat is echt de laatste, denk ik. Ik wil namelijk nog even reageren op wat de Minister zegt, namelijk: gooi niet de oude schoenen weg voor je nieuwe hebt. Maar dat is een beetje ingewikkeld op het moment dat dit kabinet, en specifiek ook partijen van het kabinet, al die alternatieven hebben tegengehouden. We hebben namelijk eerder een motie ingediend – ik zie hier dat dat zelfs in 2017 was – voor de aanleg van een spoor tussen Utrecht en Breda. Wij erkennen ook dat er bepaalde mobiliteitsvraagstukken zijn. Die gaan we niet uit de weg, maar daar zijn ook alternatieven voor. Dus op het moment dat de Minister dan doet alsof er geen alternatieven zijn, terwijl die actief worden tegengehouden, en zegt dat deze verbreding daardoor noodzakelijk wordt geacht, wat ook wel wordt weersproken, dan wordt er geen eerlijke tegenstelling geschetst.

Minister Harbers:

Er is, in ieder geval van rijkszijde, een heel proces geweest om tot het voorkeursalternatief te komen. Dat ligt nu voor. Dat is het tracébesluit, waarvoor ik vanuit het Rijk op dit moment geen alternatief heb, maar de regio zegt wel mogelijkheden te zien. Het nieuwe is dus dat we ze ook gewoon uitnodigen om daarmee te komen. Dat is de wijze waarop we het coalitieakkoord, denk ik, ook gestand kunnen doen. Maar ik sta er echt voor open om, op het moment dat er een goed alternatief komt, dat met een open houding te beoordelen.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

Minister Harbers:

Dan nog de verbindingsweg tussen de A8 en de A9, waar de heer Van der Molen naar vroeg. Ik geef grif toe dat er een paar vragen aankomen met een paar teleurstellingen. Bij de uitvoeringsagenda Aanpak Noordkant Amsterdam uit 2013 is al afgesproken dat het Rijk meer het project A8/A7 uitvoert en de provincie dan de verbinding A8/A9. Dus dat zijn echt de afspraken die destijds zijn gemaakt, inclusief de afspraak dat het Rijk niet financieel kan bijdragen aan de verbinding tussen de A8 en A9. Als de vraag dus was of ik bereid ben om over dat concrete project in overleg te gaan met de provincie, dan beroep ik me toch op die afspraak en dan is dat voor mij ook reden om daar niet het gesprek over aan te gaan.

De heer Koerhuis vroeg naar het plan om de N9 twee maal twee te maken, met twee keer twee rijstroken. Daarvoor geldt hetzelfde als voor wat ik daarstraks over de A58 zei. Ik kijk bij de prioritering in de eerste plaats naar de IMA, die ook in het coalitieakkoord wordt aangehaald. Dit knooppunt scoort daar laag in en komt niet prominent naar voren in de file top 50. Dan moet ik helaas op dit moment, gezien de beschikbare middelen, zowel qua budget als personele capaciteit, constateren dat ik geen mogelijkheid heb om een studie te doen naar dit traject.

De andere vraag van de heer Koerhuis ging over de N307, de N50 en de N302. Die ging om het uitbouwen daarvan naar twee keer twee rijstroken. De N302 en de N307 zijn belangrijke onderdelen van het onderliggend wegennet in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Gelderland. Die zijn ook in beheer bij die provincies. Het Rijk is daarmee dus niet het bevoegd gezag om te besluiten tot het al of niet verbreden van deze wegen. De heer Koerhuis legde bij deze wegen ook nog een relatie met de 7,5 miljard voor de woningbouw. Dat is dus het andere vraagstuk; voor de hoofdmoot van de middelen in die 7,5 miljard gaan we afspraken maken met de regio's over het afweegkader. En hier geldt wederom: mochten de regio's zelf mogelijkheden zien om hier een versnelling in woningbouwplannen te brengen door iets op deze wegen te doen, dan kijken we ook daar met open houding naar als dit wordt ingediend in het kader van de uitvraag.

Tot slot van mijn blokje over de regio Noordwest kom ik op de verkeersveiligheid op de N9 en de N99. De heer Van der Molen vroeg naar de vervolgstappen die we gaan zetten op het gebied van verkeersveiligheid aldaar. In het najaar 2021, dus een halfjaar geleden, is door mijn voorgangster gemeld dat het vanwege de budgettaire krapte nog niet mogelijk was gebleken om maatregelen te treffen voor beide wegen. In het kader van de 200 miljoen die beschikbaar is gekomen in het coalitieakkoord voor de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen werken we nu aan een nadere prioritering. Ook de N9 en de N99 worden in die prioritering of in die gesprekken daarover betrokken en ik informeer u voor de zomer over de uitkomsten daarvan.

Dat was het blokje regio Noordwest, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik moet er af en toe Google Maps bij pakken, maar we komen er wel. Mevrouw de Staatssecretaris voor haar opmerkingen over de regio Noordwest.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Allereerst de vraag van mevrouw Van Ginneken of het derde spoor bij Amsterdam-Zuid en de Zuidas randvoorwaardelijk zijn voor de Lelylijn. Het is op dit moment nog niet helemaal duidelijk welke treindiensten er op die lijn gaan rijden. Er zou wel een verband kunnen zijn als de treinen van de Lelylijn naar Amsterdam gaan, want dan moet de infrastructuur daar ook klaar voor zijn. Bij het verdere onderzoek naar de Lelylijn en de mogelijke tracés en dienstregelingen zullen we wel goed moeten kijken naar de samenhang met de rest van het netwerk en de daar lopende projecten, maar de aanpassing van het station Amsterdam-Zuid is ook zonder de Lelylaan al van heel groot belang voor het hele spoorstelsel.

De heer Koerhuis heeft gevraagd waarom het scenario niet is onderzocht dat aan de kant van Almere eilanden worden opgespoten zodat we meer woningen kunnen bouwen en waarom niet het scenario is onderzocht dat de hele IJmeerverbinding een brug wordt. Tevens heeft hij gevraagd of de MIRT-verkenning gestart kan worden voor de IJmeerverbinding en of daarvoor de woningbouw gelden gebruikt kunnen worden. In het MIRT-onderzoek is zowel gekeken naar een brug of een tunnel als naar een combinatie. Er is geen keuze gemaakt. Het Markermeer-IJmeer is Natura 2000-gebied met heel veel scheepvaart. Een deel van het meer is werelderfgoed met de stelling van Amsterdam. Als de keuze wordt gemaakt voor de IJmeerverbinding, moet die verder worden uitgewerkt in de verkenning en de planuitwerking. Daar kan dan ook naar eilanden voor woningbouw gekeken worden. De IJmeerverbinding is wel heel erg kostbaar; ook de brugvariant is al geraamd op meer dan 4 miljard. Een stap naar verkenning kan alleen worden gezet bij voldoende financiering. Daarnaast is een IJmeerverbinding alleen rendabel bij een heel groot aantal woningen op Pampus. Dat zorgt ook voor een hele grote druk op de weg; op de A1 en de A6. Naar de effecten op de mobiliteit wordt nu nog nader onderzoek gedaan. Over de ontwikkeling van de oostflank van MRA en de uitkomsten van het aanvullende onderzoek zal ik later nog spreken met de regio op het BO MIRT in het najaar.

Mevrouw Van Ginneken vroeg nog of ik kan toezeggen dat de Merwedelijn en de Papendorplijn worden opgenomen in de lopende MIRT-verkenning OV en Wonen Utrecht. Ja, dat kan ik. In de MIRT-verkenning OV en Wonen wordt naar oplossingen gezocht voor de ov-opgave van de regio Utrecht tot 2030. In de scope zitten de vervoersassen aan de zuidwestkant van Utrecht en in de analyse worden verschillende alternatieven onderzocht en afgewogen, waaronder ook verschillende mogelijkheden van de Merwedelijn en de Papendorplijn. De eerste resultaten van die verkenning volgen bij het BO MIRT in het najaar. Dat was het.

De voorzitter:

Dank aan de Staatssecretaris. Dan gaan we nu naar de regio Oost. Het woord is aan de Minister.

Minister Harbers:

Regio Oost: de provincies Gelderland en Overijssel. Ik begin bij de heer Van der Molen, die gevraagd heeft naar de verbreding van de N50. Op dit moment loopt de planuitwerking op de N50 tussen Kampen en Kampen-Zuid en dat betreft maatregelen voor zowel de doorstroming als de verkeersveiligheid. Daarbij wordt het tracé tweemaal twee rijbanen en wordt er rijbaanscheiding aangelegd. Daarnaast loopt de motie-Geurts

over een verkeersveiligheidsonderzoek op de N50. Dat onderzoek wordt op dit moment ook uitgevoerd en daarvoor wordt een probleemanalyse opgesteld, zodat we mogelijke maatregelen kunnen formuleren. De verwachting is dat dat onderzoek dit najaar gereed is.

Daarnaast bent u afgelopen najaar geïnformeerd over het onderzoek naar de fysieke rijbaanscheiding op enkelbaans N-wegen. Daaruit bleek dat de N50 samen met een aantal andere rijks-N-wegen op basis van de bestaande risico's en de verwachte risico's als prioritair is aan te merken. Met die status kijken we er nu ook naar in het kader van de eerdergenoemde 200 miljoen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op rijks-N-wegen. Ik denk overigens dat die 200 miljoen niet voldoende zal zijn om alle rijks-N-wegen aan te pakken, maar we kijken nu naar de nadere prioritering en ook de N50 wordt daarin betrokken. Zoals gezegd krijgt u daar voor de zomer nadere informatie over.

Mevrouw Bouchallikh vroeg waarom we voor de A15 niet kijken naar alternatieven via spoor of water. Het antwoord daarop is dat het en-en-en is. Investerings in spoor- en waterwegen zijn ook belangrijk, maar uiteindelijk zijn niet alle vervoersbewegingen over de weg te vervangen door vervoer over spoor en water. Het is wel heel belangrijk om die modal shift nog meer kracht bij te zetten, maar het zal de oplopende groei van vrachtvervoer over de weg niet helemaal tegengaan. Om die reden vormt het doortrekken van de A15 een belangrijke corridor naar het achterland. Het maakt het wegennet meer robuust, niet alleen door het ontlasten van grote fileknooppunten, maar ook door het tegengaan van doorgaand verkeer in of langs de steden Nijmegen en Arnhem. Dus dat is het verhaal daarover.

In het kader van de achterlandverbindingen vroeg de heer Koerhuis naar het verdiepen van de Rijn tussen Koblenz en Karlsruhe. Dit lijkt zeker in het belang van de scheepvaart, en dan met name de tankvaart. Vooral de verdieping van het 50 kilometer lange vaarwegtraject tussen Sankt Goar en Budenheim naar 2,10 meter is essentieel. Die levert een enorme economische meerwaarde op voor alle lidstaten langs de Rijn. Dat project is reeds opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan van 2015 tot 2030. Vanuit ons ministerie hebben we er al eerder bij Duitsland op aangedrongen om deze verdieping daadwerkelijk uit te voeren en naar voren te halen, en dat blijven we ook doen. Wij voeren indringend het pleidooi dat, mocht men in Duitsland gaan bezuinigen, dit niet leidt tot meer vertraging van de voorgenomen geleidelijke verdieping.

De heer Koerhuis vroeg naar het twee keer twee rijstroken maken van de N35 tot de A31 aan de Duitse grens. Daarop is het antwoord hetzelfde als ik helaas ook aan een paar collega's van hem heb moeten geven, namelijk dat het knelpunt laag scoort in de IMA en niet in de file top 50 staat. Om die reden kan ik er helaas geen prioriteit aan geven. Het antwoord op de vraag of in het geval van de A18 en de N18 niet de hele weg twee maal twee banen moet worden, is wel iets anders. Delen van de N18, tussen Varsseveld en Enschede zijn verbeterd. Een gedeelte is twee maal twee rijbanen geworden. Een gedeelte van het tracé is verlegd en verdiept. Daarmee is over het geheel de verkeersveiligheid en de doorstroming verbeterd, waardoor die N18 op dit moment geen knelpunt in de doorstroming vormt. Om die reden is er op dit moment geen noodzaak om de weg opnieuw aan te pakken of nog verder te verbreden.

Tot slot vroeg de heer Van der Molen naar de Rijnbrug bij Rhenen, met name in het licht van de woningopgave in het gebied. Dit zou een heel concreet project zijn, terwijl we tegelijkertijd nog geen van de middelen bestemd hebben, en daar de komende tijd met de regio's over in gesprek zijn. Ik wil nu nog niet vooruitlopen op de keuzes van de middelen voor de ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningbouwlocaties. Daar werken we samen aan met de Minister voor VRO en met de regio's, dus dat is een integraal onderdeel van de afweging in de BO Leefomgeving en

het Bestuurlijk Overleg MIRT. In dat verband komen we daar later in het jaar bij u op terug.
Dank u wel.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik had nog een vraag over de N35. Hoeveel extra woningen kunnen er gebouwd worden als die op meerdere stukken verdiept wordt? Daar komt dan natuurlijk de vraag bij of daarvoor die 7,5 miljard woningbouwgeld gebruikt kan worden.

Minister **Harbers**:

Ik moet eerlijk zeggen dat ik niet weet hoeveel extra woningen daarbij horen. We zijn net de MIRT-verkenning gestart. Misschien heb ik daar in de tweede termijn een beeld van, maar ik denk dat het antwoord gewoon is: mocht de regio daar ruimte voor zien, dan is het ook aan de regio's om dit straks in te brengen onder de criteria van die 7,5 miljard en te kijken of daar wat mogelijk is. Ik weet eerlijk gezegd niet of dat hier tot de mogelijkheden behoort.

De **voorzitter**:

Dank aan de Minister. Dan is nu het woord aan de Staatssecretaris voor de regio Oost. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dank u wel, voorzitter. Een vraag van de heer Alkaya over de Betuwelijn. Ik ben nog niet zo lang geleden in de Achterhoek op bezoek geweest, en heb daar met omwonenden en lokale bestuurders gesproken. Ik heb gezegd dat het nog lang niet zeker is dat die Noordtak er ook komt. Het betreft een veel bredere wegging waarin heel veel aspecten mee zullen worden genomen. Er loopt nu enkel een ambtelijk vooronderzoek. Meneer Alkaya gaf aan dat een aantal fracties gevraagd heeft naar een onderzoek, en dan is het gebruikelijk om die ruimte te bieden aan de collega's die dat wensen. Het vooronderzoek is bedoeld om inzicht te krijgen in de problematiek en de nut en noodzaak en de belangen van alle betrokkenen. Na het afronden van die studie en de bestuurlijke consultatie zal ik bepalen of en hoe een alternatieve studie kan worden opgepakt. Voor nu en voor mogelijke vervolgstappen is voor mij dialoog met en betrokkenheid van de omgeving een belangrijke randvoorwaarde om tot een goede en integrale afweging te kunnen komen.

De heer **Alkaya** (SP):

Volgens mij is dit mijn laatste interruptie alweer. Ik zal een veelomvattende interruptie proberen te doen. Ik ben blij met het antwoord van de Staatssecretaris dat het nog lang niet zover is, en het maar de vraag is of het zover komt, en dat de betrokkenheid van de bestuurders en de bewoners daarin heel belangrijk is. We hadden het net over de invloed van infrastructuur in Amsterdam op de Lelylijn. Geldt hier niet iets soortgelijks? Als het nog maar de vraag is of de infrastructuur bij de Betuwelijn en de Noordtak een toegevoegde waarde heeft voor de regio in financiële zin, maar ook in brede zin, heeft het dan ook niet gevolgen voor de andere kant van die infrastructuur, namelijk de haven? We moeten dan ook kijken in hoeverre de groei van de haven nog door kan gaan als het maar de vraag is of de infrastructuur aan de achterkant nog verder kan groeien zonder enorme overlast voor de omwonenden. Daar moeten we ook eerlijk over zijn.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U heeft hierna nog één interruptie. De Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Natuurlijk is het van belang om te kijken wat de toegevoegde waarde is van lijnen die worden aangelegd, ook op bijvoorbeeld het spoorgoederenvervoer. Spoorgoederenvervoer is van belang, überhaupt het vervoer van goederen uit de havens richting het achterland. Dat zijn dingen waar we wel over moeten nadenken. Het is ook van belang dat we op dat gebied een robuust systeem hebben. Ik snap de oproep van de indieners van dit soort onderzoeken om te kijken hoe je kunt toewerken naar een robuust systeem voor het vervoer van goederen over weg, over spoor en over water. Dat zul je dus ook integraal moeten bekijken. Ik vind het wel een terechte opmerking dat je het vanuit een meer breed perspectief moet bekijken. Wat doet dit nou met het totale aanbod dat je nodig hebt om die goederen op een goede manier te vervoeren? En hoe kun je een koppeling maken met dat personenvervoer, zodat je niet alleen maar de lasten hebt? Ik heb veel mensen in die regio horen zeggen: wij zouden in dit geval vooral de lasten krijgen en niet de lusten. Ik herken dit punt en vind het terecht om het mee te nemen.

De heer Alkaya (SP):

Als dit mijn laatste interruptie is, kan die vrij kort zijn. Wordt er op dit moment zo holistisch over nagedacht? Wordt er nagedacht over Nederland als doorvoerland, met de havens, specifiek Rotterdam, de infrastructuur die daarbij hoort en de gevolgen die dat heeft? Wordt er op zo'n holistische manier gekeken naar Nederland als doorvoerland en naar de voor- en nadelen daarvan?

Staatssecretaris Heijnen:

We hebben het Toekomstbeeld OV als goed voorbeeld van hoe je op langere termijn kijkt naar het omgaan met het openbaar vervoer. Ik snap wat hier door de heer Alkaya wordt gezegd, omdat het van belang is om altijd te zorgen dat je het breed blijft bekijken, terwijl we in de politiek vaak in discussies belanden die over de waan van de dag gaan. Ik denk dat we daar een gedeelde verantwoordelijkheid in hebben. Als je echt zegt «we willen meer op de lange termijn inzetten», is het ook van belang dat je daar met alle schakels in de keten op dezelfde manier tegen aan probeert te kijken. Want anders blijven wij per keer dat er iets voorvalt of per keer dat er iets wordt gevraagd kijken naar hoe dat dan weer in het grotere plaatje past, terwijl je eigenlijk met elkaar zou willen proberen te komen tot een wat bredere discussie over bijvoorbeeld het omgaan met het spoorgoederenvervoer of het personenvervoer op de lange termijn. De keuzes die wij nu maken – dat werd net ook al gezegd toen het over een weg ging – worden pas over acht of tien jaar misschien gerealiseerd. De keuzes die wij nu maken, hebben impact op de verdere toekomst en die overstijgt ons mogelijk. Vandaar dat ik het wel een mooie oproep vind om ook te kijken hoe we met elkaar de stip op de horizon kunnen gaan bepalen. Ik doe daar graag aan mee.

Meneer Minhas vroeg of ik de mening deel om de internationale spoorverbinding Zwolle-Twente-Gronau snel te elektrificeren. Bij het BO MIRT van 2020 hebben Rijk en regio al eerder de ambitie uitgesproken om het baanvak Enschede-Gronau te elektrificeren voor de introductie van nieuw materieel. Er is midden 2021 in opdracht van de regio een preverkenning uitgevoerd, die inzicht biedt in infrastructurele aanpassingen die daarvoor noodzakelijk zijn. Ik wil de uitkomsten van die preverkenning in het aankomende BO MIRT in de regio bespreken. Als je in Enschede op dat spoor staat, want ik ben daar geweest, en je ziet die betonblokken liggen, vraag je je inderdaad af of dat nog wel van deze tijd is en of we dat wel moeten willen. Dat geldt overigens ook voor een heleboel andere projecten die ik heb bezocht. Ik denk dat het belangrijk is dat in MIRT-verband ook door de regio zelf wordt gekeken waar en hoe

geprioriteerd kan worden, want niet alles zal kunnen. Dit is wel een heel beeldend voorbeeld van hoe je het niet wilt met z'n allen. Mevrouw Van Ginneken en de heer Van der Molen stelden een vraag over het toezeggen. D66 heeft gevraagd of ik in het komende bestuurlijk overleg kan toezeggen om in te zetten op verbeteringen aan het spoor Arnhem-Doetinchem-Winterswijk. Het CDA vroeg of ik met de provincie Gelderland in overleg wil gaan over de realisatie van de RegioExpres. Ook daar ben ik geweest. Tijdens een werkbezoek op 21 februari heb ik toen meer gehoord over de RegioExpres. Het is een goed voorbeeld van de versterking van de ov-verbinding tussen regio's. Ik vond het heel erg mooi om te zien dat er in de regio veel energie zit om dit mogelijk te willen maken. De verkenningsfase is afgerond en de regio wil graag overgaan tot planvorming. Het gesprek over de mogelijkheden van cofinanciering zal binnen de spelregels van het MIRT moeten plaatsvinden. Voor mij betekent dat ook een bredere landelijke afweging binnen de context van het coalitieakkoord en de financiële middelen. Ik refereerde daar net ook al aan. Er zijn een heleboel mooie plannen en er moeten wegen worden gemaakt, zowel binnen de MIRT-spelregels als binnen onze eigen middelen, van wat wel en niet kan. Ik stel daarom voor om de komende periode daarover met de regio het gesprek te voeren in de aanloop naar de besluitvorming van het BO MIRT.

De voorzitter:

Dank aan de Staatssecretaris voor deze regio Oost. Ik stel voor dat we twee interrupties extra doen, om recht te doen aan de andere regio's die nog komen, Zuidwest en Noord. Als u kort bent in uw vragen, komen we daar wel uit. Het woord is aan de Minister, voor Zuidwest.

Minister Harbers:

Dat is Zuid-Holland en Zeeland. Precies op de verbinding tussen Zuid-Holland en Zeeland liggen de Heinenoordtunnel en de Haringvlietbrug, althans op de corridor richting Zeeland. Aan beide moet groot onderhoud en vervanging gedaan worden. Mevrouw Van Ginneken vroeg daar aandacht voor. Zonder oeververbindingen is de Hoeksche Waard een eiland. Ik kan het niet mooier maken. Dat gaan we ook merken bij achtereenvolgens de vervanging van de klep van de Haringvlietbrug en daarna het onderhoud aan de Heinenoordtunnel. We doen wat we kunnen om de hinder te beperken, omleidingsroutes te faciliteren en te kijken of mensen met bussen kunnen. Als achtereenvolgens een van de twee hoofdverbindingen met het eiland eruit ligt, kan ik het niet mooier maken: dat gaan we merken. Sterker nog, ik denk dat we het zeker in deze regio de komende jaren vaker gaan merken. In de zomer van 2026 moet de Van Brienenoordbrug voor de helft vervangen worden en in 2028 het tweede deel. Dat is zo'n kolossale noord-zuidader. Daar moet je alles uit de kast trekken om de hinder te beperken en dan nog blijft er ontzettend veel hinder over. Dat krijg je als iets er echt uitgenomen moet worden en vervangen moet worden. Dat doe je niet even zoals regulier onderhoud, met een paar nachten afsluiting.

Zo ook hier. Er worden aanvullende maatregelen genomen. Tijdens de werkzaamheden wordt de Kiltunnel tolvrij gemaakt, zodat je een extra uitgang uit het eiland hebt zonder tol te betalen. Maar dan nog gaan we het merken. Tijdens de werkzaamheden wordt gemonitord om, zoals mevrouw Van Ginneken aangeeft, te kijken of het sluipverkeer op het eiland zelf beperkt kan worden, zodat je zo nodig aanvullende maatregelen kunt nemen om ongewenste effecten op de lokale wegen tegen te gaan. Vanzelfsprekend worden de werkzaamheden aan de Haringvlietbrug en de Heinenoordtunnel na elkaar uitgevoerd, zodat altijd een van beide oeververbindingen beschikbaar is. Tijdens de werkzaamheden zullen voor

de nood- en hulpdiensten extra maatregelen worden genomen om de aanrijtijden te borgen. Het worden twee types werkzaamheden met grote impact.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik neem de twee extra interrupties die we gekregen hebben maar meteen te baat. Ik hoor de Minister duidelijk zeggen dat er geen overlap zal optreden tussen de twee onderhoudsprojecten. Dat is een welkome toezegging, omdat dat de problemen die ik in mijn inbreng schetst, zal beperken. Tegelijkertijd zal de totale doorloop van de beide onderhoudsprojecten langer kunnen gaan duren. Kan de Minister iets zeggen over wat dat doet voor de bereikbaarheid van de Hoeksche Waard op de langere termijn?

Dan nog een klein punt van orde. Volgens mij zijn we Overijssel en Gelderland al gepasseerd. Ik heb nog wel wat vragen openstaan op dat punt.

De voorzitter:

Laten we eerst even uw oorspronkelijke vraag laten beantwoorden. Dan kan even worden gekeken of dat inderdaad zo is.

Minister Harbers:

Het is een keuze. Je kunt het bij wijze van spreken tegelijk doen, maar dan is het eiland helemaal onbereikbaar. Dan heb je nog één pontje en één Kiltunnel. Dat is helemaal ongewenst. Nu heb je het volgtijdelijk. Dat is een keuze tussen kwaad en nog kwader. We hebben hier gewoon geen alternatief. Ik kijk straks even in mijn aantekeningen wat ik nog heb over Gelderland en Overijssel. Ik had niets meer in mijn set zitten, maar dan komen we daar in tweede termijn nog even op terug.

Dan de vraag van de heer Van der Molen. Hij vraagt of we niet moeten afzien van de A4 tussen Den Haag en het Kethelplein en starten met de aanleg van de A4-Zuid. Op basis van de verkeersontwikkeling en de verkeersprognoses, staan nut en noodzaak van de A4 Haaglanden, de verbinding naar de N14, niet ter discussie. Tegelijkertijd zou de realisatie van de A4-Zuid een nuttige nieuwe schakel in het netwerk kunnen zijn, maar daarvoor is geen budget beschikbaar. Wat nog extra speelt, is dat de A4 Haaglanden ook een nuttige investering is voor woningbouwlocaties in de omgeving. Om die reden had ik toch in het hoofd om de huidige planning te handhaven.

De heer Madlener vroeg naar de N57 op Voorne-Putten. Op dit moment wordt onderzoek uitgevoerd naar verbetering van de bereikbaarheid van Voorne-Putten, met een pakket van maatregelen voor onder meer het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet. De verbreding van het eerste deel van de N57, ten zuiden van de A15, maakt hier deel vanuit. Een aantal van die maatregelen wordt op dit moment nog nader in detail onderzocht. Voorgenomen is dat in het Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidwest-Nederland in het najaar van dit jaar het hele pakket ter besluitvorming wordt voorgelegd. Na het BO MIRT van dit najaar zal ik de Tweede Kamer vanzelfsprekend informeren over het aanlegprogramma. De heer Van der Molen vroeg naar Beter Bereikbaar Gouwe en de wens voor een aquaduct ten noorden van Boskoop. Boskoop wordt ontsloten door de N207, de N455 en de N209. Dat zijn alle drie provinciale wegen, waar de provincie Zuid-Holland voor verantwoordelijk is. Om die reden is het antwoord dat ik vanuit het rijksbudget moet prioriteren met budget en capaciteit en dit verzoek daarom niet kan steunen.

Bij de Bodegravenboog is in 2019 en 2020 verkeerskundig onderzoek uitgevoerd naar het knelpunt op de A12 Gouda-Utrecht. Daar is ook een vorm van de Bodegravenboog, de verbinding met de N11, meegenomen. Hier is de teleurstellende mededeling dat vooralsnog geen startbeslissing

voor een MIRT-verkenning kan worden genomen, omdat het benodigde budget hiervoor bij de betrokken partijen op dit moment ontbreekt. Met dit teleurstellende bericht eindig ik het gedeelte over Zuidwest-Nederland.

De voorzitter:

We eindigen in mineur na dit blokje. Misschien heeft de Staatssecretaris beter nieuws. Misschien kan de Staatssecretaris ook ingaan op de vraag van mevrouw Van Ginneken. Is er iets blijven liggen? Wil mevrouw Van Ginneken het even toelichten?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Het ging met name om de vragen – vergeef me als ik het in de snelheid van het proces gemist heb – over vervolgstappen ten aanzien van het traject Zwolle-Münster en de stootblokproblematiek bij Enschede. Dat waren twee specifieke vragen die ik gesteld had. Ik hoor van de collega naast me dat er ook nog een onbeantwoorde vraag is.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik had de N50 nog genoemd, Lelystad-Zwolle. Dat is het laatste stukje tussen Kampen en Zwolle.

De voorzitter:

Er is even overlegd. De Staatssecretaris krijgt het woord. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Voorzitter. Ik had eerlijk gezegd op de vragen over de stootblokkenproblematiek in Enschede en over Zwolle-Münster geantwoord. We zullen straks nog wel even een korte pauze hebben. Dan zal ik het nog even kortsluiten met mevrouw Van Ginneken.

Dan had ik nog twee vragen. De heer Minhas vroeg of ik duidelijkheid kan geven over het rangeerterrein in Dordrecht. Dat wordt nu nauwelijks gebruikt en er liggen veel kansen om het gebied te ontwikkelen. Het is me bekend dat Dordrecht het rangeerterrein Weeskinderendijk wil gebruiken voor gebiedsontwikkeling, in het bijzonder voor woningbouw. Op dit moment ben ik in gesprek met de regio over de mogelijkheden voor de start van de nieuwe MIRT-verkenning Oude Lijn. Regionale plannen, zoals een eventueel ander gebruik van het rangeerterrein, zullen worden bezien in het kader van die MIRT-verkenning. Uiteraard geldt daarbij wel dat er eerst een alternatief voor het bestaande rangeerterrein moet zijn, omdat het aantal treinen naar verwachting juist zal toenemen de komende jaren. We moeten er natuurlijk voor zorgen dat we niet onze eigen problemen voor de toekomst gaan creëren. Maar het is bekend bij ons dat er ambities zijn met betrekking tot dat gebied. Er moet dus gezorgd worden dat we voldoende rangeerterrein overhouden.

Dan had de heer Koerhuis nog een vraag over de Maasvlakte C2-bocht. Hij overweegt om daar een motie over in te dienen. Het kabinet heeft in het coalitieakkoord uitgesproken om het verplaatsen van goederenvervoer van de weg naar het spoor en het water te stimuleren. Dat begint met een goede doorstroming van en naar de Rotterdamse haven en met een plan van aanpak van de knelpunten die zich daarbij voordoen. Daar horen ook de C2-bocht en de Havenspoorlijn bij. Ik wil dat in de komende periode graag oppakken met de betrokken partijen. Ik vat uw vraag op als een aansporing om dit met voorrang te doen.

Dat waren de vragen die ik had over Zuidwest.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de Minister voor de regio Noord, last but not least.

Minister Harbers:

Met nog een paar vragen die spelen in de regio Noord. De eerste betreft de Duitse E233, over de grens bij Emmen, richting Meppen. Het is de bedoeling dat de E233 inderdaad verbreed wordt van twee keer één naar twee keer twee rijstroken per rijrichting, inclusief ongelijkvloerse kruisingen, over een traject van ongeveer 84 kilometer. Het streven is om dit project in 2030 volledig afgerond te hebben. Dat was een vraag van de heer Koerhuis.

De sluis bij Kornwerderzand. Ik heb de Kamer een paar weken geleden geantwoord dat we samen met de provincie Friesland en het bedrijfsleven naar oplossingen hebben gezocht voor het vormgeven van de marktbijdrage. De marktpartijen hebben eind vorig jaar de randvoorwaarde van level playing field losgelaten en voorgesteld om de bijdrage te regelen door middel van een privaatrechtelijk contract met de provincie. Morgen – dus net niet voor dit overleg – heb ik overleg met de bestuurders in de regio over dit voorstel en overigens over nog enkele andere zaken, waaronder de verziltingsproblematiek. Ik zal u hierover nader informeren na het overleg.

De heer Van der Molen stelde de N33 aan de orde. Door de grote tekorten bij de Ring Zuid in Groningen zijn er gelden overgeheveld van de N33 voor het oplossen van de problemen bij de Ring Zuid. De heer Van der Molen vroeg wat dit betekent voor de N33. Vanzelfsprekend is de financiële problematiek daardoor groter geworden. Ik ben in overleg met de provincie over wat wij met de N33 kunnen doen. Hier speelt ook een stikstofprobleem. Dus ook in dat opzicht zijn wij aan het bekijken met de regio wat wij kunnen doen. Beide zaken maken dat ik op dit moment nog geen uitspraken kan doen over de planning van dit project.

Tot slot de vragen van de heer Koerhuis. Die gingen over de N33 – die vraag heb ik net beantwoord – en over de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Ik onderken het belang van de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Daarom wordt die hoofdvaarweg in verschillende fasen – daar zijn wij al mee bezig – opgewaarderd tot een klasse Va-vaarweg. In de eerste fase zijn de belangrijkste knelpunten reeds aangepakt. In de tweede fase worden nog eens acht bruggen vervangen en opgewaarderd, zij het dat we daar op dit moment nog onvoldoende budget voor hebben. Eind vorig jaar is de Tweede Kamer per brief geïnformeerd over de afspraak met de regionale bestuurders om binnen het bestaande budget de MIRT-procedure te vervolgen voor de Friese bruggen in Kootstertille en Spannenburg en de Groningse Gerrit Krolbrug en Paddepoelsterbrug. Met de provincies Groningen en Friesland ben ik in gesprek over de aanpak van die bruggen. Als daar meer nieuws over is, meld ik u dat meteen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw de Staatssecretaris, de regio Noord.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Een heel aantal vragen met betrekking tot de Lelylijn. Daar zal ik mee beginnen. De heer Madlener geeft aan dat er miljarden voor de Lelylijn worden begroot. Hij vraagt zich af of dat wel een zinvolle investering is en of dat geld niet beter kan worden besteed voor wegenprojecten. Nog niet zo lang geleden is er onderzoek gedaan naar de bouwstenen voor het Deltaplan voor het Noorden, waaronder een Lelylijn in combinatie met woningbouw. Dat onderzoek laat zien dat er bredewelvaartseffecten te verwachten zijn voor Noord-Nederland. In de komende periode onderzoeken we breed op welke wijze we Noord-Nederland verder kunnen versterken, in combinatie met spoor, woningbouw en economie.

De heer Van der Molen heeft een vraag gesteld over hoe we samen met de regio tot afspraken voor een startbeslissing komen. Ik ga natuurlijk

graag met de regio aan de slag om, conform het coalitieakkoord, op termijn de Lelylijn aan te leggen in het kader van het Deltaplan voor het Noorden. We zijn momenteel met de regio in gesprek over hoe we de organisatie gaan vormgeven, bijvoorbeeld in een gezamenlijke projectorganisatie. Ik wil voor de zomer tot afspraken daarover komen. Aan een MIRT-startbeslissing zijn we nog niet toe; daarvoor moeten we eerst tot een voorkeursvariant komen en moet er zicht zijn op minstens 75% van de financiering. Daarom wil ik nu inzetten op een MIRT-onderzoek, waarin we onder andere die zaken op een rijtje gaan zetten, zodat we daarna wel een MIRT-verkenning kunnen opstarten. Ik wil ook kijken hoe we in de aanpak het gesprek kunnen gaan verbreden van enkel praten met bestuurders naar praten met bewoners van het hele gebied en uiteraard andere belanghebbenden.

Dan had meneer Minhas nog een vraag over de Lelylijn, namelijk welke stappen we moeten nemen om in aanmerking te komen voor de TEN-T-financiering, en met welke planning. In het coalitieakkoord is aangegeven dat de Lelylijn met medefinanciering van de regio en met Europese fondsen moet worden aangelegd. Momenteel worden de TEN-T-richtlijnen en -netwerken herzien. In dat kader onderzoeken we of de Lelylijn onderdeel kan worden van de TEN-T-programmering. Voor grootschalige projecten, zoals een Lelylijn, moeten we een zorgvuldig proces doorlopen, waarbij draagvlak voor besluiten heel erg belangrijk is. De MIRT-spelregels zijn ook vastgelegd in de Wet mobiliteitsfonds. De zoektocht naar andere financieringsbronnen maakt wat mij betreft dan ook onderdeel uit van een breder MIRT-onderzoek, waarin we daarnaast ook andere zaken op een rijtje zetten. Met dat MIRT-onderzoek wil ik toewerken naar een startbeslissing voor een MIRT-verkenning in deze kabinetsperiode.

Dan vroeg meneer Van der Molen nog wat het aanvalsplan is met betrekking tot cofinanciering. Dat moeten we de komende periode samen met de regio gaan uitzoeken, om zo tot de startbeslissing voor een MIRT-verkenning te kunnen komen. Dan gaat het onder andere om een voorkeursvariant, de bijbehorende kosten en risico's en hoe we die kosten kunnen dragen. In het coalitieakkoord is aangegeven dat er geld wordt verwacht van cofinanciering van de regio en van Europese fondsen. Wat betreft de Europese fondsen onderzoek ik momenteel of en op welke wijze de Lelylijn kan worden voorgedragen voor het TEN-T-netwerk. De herziening van TEN-T dient daarna ook nog door de Europese Commissie te worden vastgesteld. Ik heb eerder aan de Commissie toegezegd om te kijken welke mogelijkheden er aanvullend nog zouden kunnen zijn om aanspraak te kunnen maken op Europese gelden.

Dan vroegen meneer Alkaya en mevrouw Van Ginneken of ik een plan B heb voor cofinanciering voor het geval TEN-T niet mocht lukken. Met het coalitieakkoord is 3 miljard gereserveerd om de Lelylijn aan te leggen in het kader van het Deltaplan. We gaan de komende periode onderzoeken hoeveel geld er precies nodig gaat zijn, want de bedragen die worden genoemd lopen nogal uiteen. Desondanks lijkt het mij goed om, naast de bijdragen die we verwachten uit Europa en de regio, te kijken naar mogelijke andere bronnen, want het zal duidelijk zijn dat die 3 miljard niet gaat volstaan om de Lelylijn aan te leggen. Het zal echt nog een hele kunst worden om het bedrag dat noodzakelijk is op tafel te krijgen. Ik heb wel eerder richting de commissie aangegeven dat ik me daar echt voor wil inspannen.

Dan is er nog een vraag van mevrouw Van Ginneken, en ook van de heer Van der Molen, over hoe ik reflecteer op de MKBA van de Nedersaksenlijn en wat de vervolgstappen zijn. Het onderzoek naar het Deltaplan voor het Noorden heeft laten zien dat de brede welvaart in Noord-Nederland versterkt kan worden door in te zetten op én infrastructuur én woningbouw én economie. Samen met de regio wil ik de Lelylijn in het kader van het Deltaplan onderzoeken. Wat mij betreft kijken we in het

MIRT-onderzoek ook naar de koppeling met de Nedersaksenlijn, zeker gezien de uitkomsten voor de lijn en het onderzoek naar het Deltaplan. We zullen in het vervolg breed kijken naar de wijze waarop we Noord-Nederland kunnen versterken.

Dan had meneer Van der Molen nog de vraag welke maatregelen ik ga nemen om de verbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland op korte termijn te verbeteren. Er wordt ingezet op de Lelylijn om de verbinding tussen Noord-Nederland en de Randstad te verbeteren. Het is daarmee wel de vraag hoe we omgaan met de verbeteringen van de bestaande verbinding. Daarvoor is geen geld gereserveerd en dat moet in het licht van de komst van de Lelylijn nog steeds een no-regretmaatregel zijn. Momenteel wordt er nog wel gewerkt aan een versnelling bij de spoorboog van Hoogeveen. Richting 2024 zal de reissnelheid op de Hanzelijn worden verhoogd. Wellicht is er ook nog een koppeling te maken met het versnellen van de woningbouw, maar dat zal ik eerst met de regio moeten bekijken.

Dan had meneer Van der Molen nog de vraag of ik bereid ben om bij de nieuwe concessie aan de NS ook de frequentieverhoging naar het noorden mee te nemen. Dat is nu niet aan de orde. In de brief hoofdlijnen integraal besluit marktordening op het spoor na 2024 – dat is een hele mond vol – heeft mijn voorganger het voornemen aangekondigd tot onderhandse gunning van de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofd-railnetwerk aan de Nederlandse Spoorwegen. Momenteel wordt gewerkt aan het programma van eisen. Er zal schriftelijke consultatie worden voorgelegd aan alle relevante stakeholders, waaronder ook de noordelijke decentrale overheden. In het programma van eisen zullen ook de frequenties aan de orde komen. Uw Kamer heeft mij recent gevraagd om inzicht in de planning van het programma van eisen. Ik zal de Kamer daarover binnenkort informeren.

Dat waren de aan mij gestelde vragen.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is een vraag van mevrouw Van Ginneken, D66.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik heb even getwijfeld of ik nog zou doorvragen op de Lelylijn en het plan B. Ik heb besloten dat toch te doen, want ik heb de Staatssecretaris horen zeggen dat ze in het MIRT-onderzoek gaat meenemen welke andere bronnen van financiering eventueel nog beschikbaar zouden zijn. Dat klonk mij meer in de oren als een aanvulling op de reeds vanuit het kabinet toegezegde 3 miljard, de eventuele financiering vanuit het TEN-T-netwerk en de cofinanciering vanuit de regio. De Staatssecretaris zei daarover: we missen daarbij nog een vierde component. Maar ik sprak over een plan B. Mocht TEN-T nu niet lukken, dan wordt het gat dat we moeten dichten nog wat groter. Ik ben dus op zoek naar de concrete ideeën van de Staatssecretaris om andere financieringsbronnen bij het project te betrekken.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik leef natuurlijk ook in de werkelijkheid die is afgesproken. Dat is 3 miljard vanuit het coalitieakkoord als reservering voor de Lelylijn. Ik heb ook richting de Kamer gezegd dat ik me er echt persoonlijk voor wil inzetten om te kijken hoe we aanvullende financiering kunnen vinden. Dat is nu dus mijn prioriteit. Dat betekent dat we kijken naar Europese fondsen. Dat is wel ingewikkeld, want het is niet per se meteen een grensoverschrijdend plan. Vaak is dat wel een component waarnaar door Europa wordt gevraagd voor cofinanciering. Het zal dus echt een uitdaging worden. Ik wil dat benoemen, maar ik wil me er wel voor inzetten. Ik snap dat er dan vervolgens wordt gevraagd: wat ... als? Ik wil me nu echt nog even concentreren op de situatie zoals die nu is en kijken hoever

we komen. Je merkt namelijk dat er ook vanuit de bestuurders, ook lokaal, echt een grote interesse is om de schouders eronder te zetten en te kijken hoever we kunnen komen. Als we in dat TEN-T-netwerk worden opgenomen, dan zijn we echt weer een stap verder. Ik wil nu vooral alle inspanningen daarop richten. Mocht dat onverhoopt allemaal in de soep lopen, dan komen we weer met elkaar te spreken en zal ik er ook voor zorgen dat we zo snel mogelijk actie ondernemen. Maar dit is wel de route die we vooralsnog met elkaar hebben afgesproken.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank aan de Staatssecretaris. Haar commitment aan het rondkrijgen van de financiering voor de Lelylijn spreekt me erg aan. Maar dat is natuurlijk niet zeker, ondanks het feit dat de Lelylijn onderdeel is van de internationale spoorverbinding Amsterdam-Hamburg. Dat is natuurlijk ook het verhaal richting het TEN-T-netwerk: een niet te missen schakel. Kan het zo zijn dat het toch niet gaat lukken? Ik snap dat de Staatssecretaris optimistisch is en tegelijkertijd zou ik het zonde vinden als, mocht TEN-T niet succesvol blijken te zijn, we dan heel veel tijd hebben verloren in het nadenken over alternatieven. Ik zou de Staatssecretaris dus willen oproepen om dat toch echt parallel te gaan doen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik zou toch echt willen voorstellen om alle inspanningen die er op dit moment verricht worden, zowel ambtelijk als bestuurlijk, te richten op het plan dat nu voorligt. Ik snap de grote wens en ik ken inmiddels de ambities van mevrouw Van Ginneken op het gebied van spoor en ook internationaal spoor. Maar ik hoop ook dat zij weet dat ze in mij daarin een goede partner vindt om daar flink mee aan de slag te gaan. Ik vind het echt heel erg passen bij de fase waarin we nu zitten en recht doen aan alle partners die samen met ons gaan voor dit traject, dat ik hier ook uitspreek dat dit de lijn is die wij vooralsnog volgen en dat wij dus niet nu al bezig zijn met plannen B, omdat we vertrouwen hebben in het welslagen van de aanpak die we nu hebben met elkaar.

De **voorzitter**:

De heer Van der Molen.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Ook al klinkt het heel gek dat je geen plan B wilt hebben – volgens mij klinkt dat namelijk best logisch – lijkt mij ook dat er een grote opdracht bij de Staatssecretaris ligt. Het is alle ballen op TEN-T, wat mij betreft. Dat is het uitgangspunt. Daarna komt het succesvol lobbyen voor geld, waar de Europese Commissie ook nog over moet besluiten. Ik sluit mij in dat opzicht bij de Staatssecretaris aan als zij zegt: laten we daar nu al onze energie op focussen.

Maar ik vraag de Staatssecretaris ook: hoe moet ik dat nu in de volgorde begrijpen? Want TEN-T en het noorden daarin onderbrengen als voorwaarde om überhaupt subsidie voor de Lelylijn te krijgen, was tot nu toe onbespreekbaar. Er zijn heel veel pogingen in de Kamer geweest, maar die werden niet gehonoreerd. Vandaag zal ik met een motie proberen om dat nog een keer te doen, maar ik zie ook de basishouding van de Minister. Maar hoe moet ik het dan in de volgorde zien? Als er nog een tracébesluit genomen wordt, als alle stappen nog moeten volgen die we zelf hebben te nemen en daarna moet dat ook nog in een project gefietst worden: hoe komt dat dan in de tijd te liggen? Ik wil namelijk graag weten of wij op tijd klaar zijn voordat de Europese Commissie daar een knoop over gaat doorhakken.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik zou graag in tweede termijn een wat uitgebreidere tijdlijn daarvan willen presenteren aan de heer Van der Molen en aan de rest van de commissie.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan zijn we gekomen aan het einde van de bijdrage van de Staatssecretaris en daarmee aan het einde van de eerste termijn van de zijde van de regering. We gaan naar de tweede termijn van de Kamer. Het woord is aan de heer Koerhuis. O nee, ik had nog dezelfde volgorde; we gaan naar de heer Madlener van de PVV. Hij heeft een spreektijd van twee minuten. Gaat uw gang.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik zou eigenlijk willen vragen om een korte schorsing, want ik wil nog wat moties kunnen maken.

De **voorzitter**:

Ja. We hebben de tijd en non-verbaal krijg ik instemming van mijn rechterkant. Dus laten wij schorsen tot 16.20 uur. Ik schors de vergadering.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Voorzitter? Voorzitter, zou ik mogen voorstellen om te schorsen tot 16.30 uur? Want misschien moeten mensen nog andere activiteiten combineren met het maken van moties.

De **voorzitter**:

Het is uw vergadering en ik ben uw dienaar. Maar dan moet men het thuis ook weten. Ik schors tot 16.30 uur.

De vergadering wordt van 16.13 uur tot 16.33 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Het is tijd voor de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Het woord is aan de heer Madlener van de fractie van de PVV. U heeft twee minuten. Gaat uw gang.

De heer **Madlener** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Met twee minuten moet ik snel praten, dus ik dank de bewindslieden voor de antwoorden en ik begin gelijk aan de moties. De eerste gaat over de N-wegen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet slechts 200 miljoen heeft begroot voor het veiliger maken van N-wegen;

overwegende dat N-wegen de gevaarlijkste wegen van Nederland zijn;

van mening dat N-wegen breder moeten worden en dus grotendeels moeten worden opgewaardeerd naar 2x2-baans;

verzoekt de regering om de verbreding van N-wegen meer prioriteit te geven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Madlener, Koerhuis en Van der Molen.

Zij krijgt nr. 38 (35 925 A).

De heer Madlener (PVV):

Dan de verbreding van de N57. Dat is eigenlijk in het verlengde van de vorige motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat door het openstellen van de Maasdeltatunnel de verkeersdruk op de N57 verder toe zal nemen;

overwegende dat Voorne-Putten een grote woningbouwopgave heeft voor de toekomst;

constaterende dat er een groot bestuurlijk draagvlak is om de N57 Europoort-Hellevoetsluis te verbreden en dat de voorbereidingen hiervoor al deels getroffen zijn;

verzoekt de regering om de verbreding van de N57 in het MIRT op te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Madlener, Koerhuis en Van der Molen.

Zij krijgt nr. 39 (35 925 A).

De heer Madlener (PVV):

En de laatste.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat MIRT-projecten nog steeds vertraging oplopen en dat de lijst mogelijk nog gaat groeien;

constaterende dat de capaciteit bij ministeries tekortschiet om stikstofberekeningen te maken;

verzoekt de regering om samen met provincies en gemeenten te kijken of zij het Rijk kunnen helpen om de capaciteit voor het maken van stikstofberekeningen uit te breiden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener.

Zij krijgt nr. 40 (35 925 A).

Dank u wel, meneer Madlener. U kunt de moties ter beschikking stellen van de Griffie. Die zal ze doorgeleiden. De moties worden ter beschikking gesteld van de bewindspersonen. Pas in hun reactie krijgt de Kamer deze moties ook. Als u uw microfoon wilt uitzetten, meneer Madlener, dan gaan we door naar de VVD. Het woord is aan de heer Koerhuis. Gaat uw gang.

De heer Koerhuis (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb een aantal moties, allereerst over de Rotterdamse haven.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Rotterdamse haven zorgt voor een goed vestigingsklimaat van bedrijven en banen;

constaterende dat het belangrijk is knelpunten op te lossen om de Rotterdamse haven bereikbaar te houden voor het achterland;

constaterende dat de infrastructuur op de Maasvlakte een groot knelpunt voor goederenvervoer wordt;

verzoekt de regering om te onderzoeken hoe het knelpunt van de infrastructuur op de Maasvlakte voor goederenvervoer op te lossen en de Kamer hierover voor juni dit jaar te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Koerhuis en Minhas.

Zij krijgt nr. 41 (35 925 A).

De heer Koerhuis (VVD):

De tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Rotterdamse haven zorgt voor een goed vestigingsklimaat van bedrijven en banen;

constaterende dat het belangrijk is knelpunten op te lossen om de Rotterdamse haven bereikbaar te houden voor het achterland;

constaterende dat de Rijn tussen Koblenz en Karlsruhe een groot knelpunt voor goederenvervoer wordt;

verzoekt de regering om in gesprek te gaan met de Duitse regering en deelstaten om het knelpunt van de Rijn tussen Koblenz en Karlsruhe op te lossen en de Kamer hierover voor juni dit jaar te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Koerhuis en Minhas.
Zij krijgt nr. 42 (35 925 A).

De heer **Koerhuis** (VVD):

De derde motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor een grote instandhoudingsopgave staat;

constaterende dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de komende jaren ook nieuwe infrastructurele projecten zal opstarten;

constaterende dat voor projecten op het gebied van infrastructuur stikstofruimte noodzakelijk is;

overwegende dat er in Nederland een tekort is aan voldoende stikstofruimte;

overwegende dat er te weinig stikstofdeskundigen zijn op de verschillende ministeries;

verzoekt de regering om fors en snel te investeren in stikstofdeskundigen, onder andere op het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, en de Kamer hierover voor juni dit jaar te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Koerhuis en Madlener.
Zij krijgt nr. 43 (35 925 A).

De heer **Koerhuis** (VVD):

De vierde motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Groningen Seaports zorgt voor een goed vestigingsklimaat van bedrijven en banen in Noord-Nederland;

constaterende dat Groningen Seaports inzet op duurzame energie en chemie;

constaterende dat het belangrijk is knelpunten op te lossen om Groningen Seaports bereikbaar te houden voor het achterland;

constaterende dat de N33 en de bruggen over de vaarweg Lemmer-Delfzijl een groot knelpunt zijn;

verzoekt de regering om in gesprek te gaan met de provincie Groningen en Groningen Seaports hoe het knelpunt van de N33 en de bruggen op te lossen, en Kamer hierover voor juni dit jaar te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Koerhuis.
Zij krijgt nr. 44 (35 925 A).

De heer **Koerhuis** (VVD):
Tot slot.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat nieuwe woonwijken in Flevoland in kaart zijn gebracht om 130.000 woningen te bouwen;

constaterende dat nieuwe infrastructuur moet worden gebouwd om Flevoland bereikbaar te houden;

constaterende dat de aanpak van de A6 Almere-Lelystad wacht op stikstofruimte;

constaterende dat de brug maar niet de wegverbinding van Lelystad-Zwolle wordt aangepakt;

constaterende dat het MIRT-onderzoek voor de IJmeerverbinding is afgerond;

verzoekt de regering om samen met de provincie Flevoland een ontwikkelpad te maken voor de A6 Almere-Lelystad, de N50/N307 Lelystad-Zwolle en de N307 Lelystad-Enkhuzen en voor de IJmeerverbinding inclusief een scenario voor een brugverbinding, en de Kamer hierover voor het najaar dit jaar te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Koerhuis en Minhas.
Zij krijgt nr. 45 (35 925 A).

De heer **Koerhuis** (VVD):
Nou weet ik niet hoeveel tijd ik nog heb.

De **voorzitter**:
De VVD-fractie heeft samen 8 minuten.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Ja, dat weet ik.

De **voorzitter**:
Als u nog één minuut wil, heeft u het eerlijk verdeeld.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Ik was blij met het antwoord van de Minister in eerste termijn over de Delta Corridor. Ik heb hierover nog een vraag, namelijk: wanneer komt hij hierop terug? De Minister zou in zijn tweede termijn ook nog terugkomen op de N35. Dat waren mijn punten.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Minhas, ook van de VVD.

De heer **Minhas** (VVD):
Voorzitter, dank u wel. Allereerst mijn moties. De eerste gaat over de ov-hubs.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat op veel ov-knooppunten in Nederland verschillende vervoersmodaliteiten – de auto, trein, metro, bus en fiets – momenteel onvoldoende op elkaar zijn aangesloten;

constaterende dat uit onderzoek van het KiM is gebleken dat mobiliteitshubs als belangrijke fysieke schakel kunnen dienen tussen vervoersmodaliteiten en als concentratiepunt voor ruimtelijke ontwikkeling;

overwegende dat het belang van het op elkaar aansluiten van deze vervoersmodaliteiten groot is voor een zo efficiënt mogelijke reis voor de reiziger;

overwegende dat de komende jaren steeds meer ov-knooppunten worden omgevormd tot ov-hubs, waarbij alle vervoersstromen op elkaar zijn afgestemd;

verzoekt de regering om een onderzoek te starten naar de locaties en spreiding van ov-hubs, in kaart te brengen welke ov-knooppunten de grootste prioriteit hebben en daarbij het principe van Mobility as a Service in acht te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Minhas en Van Ginneken. Zij krijgt nr. 46 (35 925 A).

De heer **Minhas** (VVD):
De tweede motie gaat over de Lelylijn.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het kabinet de ambitie heeft te onderzoeken hoe de Lelylijn gerealiseerd kan worden;

overwegende dat uit diverse onderzoeken is gebleken dat de Lelylijn een bijdrage kan leveren aan de economie van het Noorden en de ontsluiting van nieuw te ontwikkelen woningbouwgebieden;

verzoekt de regering een integraal MIRT-onderzoek te starten voor de Lelylijn, waarmee de haalbaarheid en medefinanciering vanuit de regio in beeld worden gebracht,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Minhas, Van der Molen en Van Ginneken.

Zij krijgt nr. 47 (35 925 A).

De heer **Minhas** (VVD):

Tot slot, de motie die gaat over de spoorverbinding tussen Zwolle-Twente-Münster.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de grensoverschrijdende spoorverbinding Zwolle-Twente-Münster een belangrijke schakel is voor sociaaleconomische groei in de regio Oost-Nederland;

overwegende dat het elektrificeren van het stukje Enschede-Gronau en het doortrekken van de spoorlijn op station Enschede noodzakelijk is;

overwegende dat snelle besluitvorming over nationale steun voor opname van de treinverbinding Zwolle-Enschede-Münster in het TEN-T-netwerk van belang is;

verzoekt de regering in gesprek te treden met de deelstaat Noordrijn-Westfalen en te onderzoeken of deze internationale spoorverbinding toegevoegd kan worden aan de lijst van projectvoorstellen die mogelijk in de periode 2021–2023 voor medefinanciering vanuit de CEF in aanmerking komen;

verzoekt de regering om tijdens het MIRT in het najaar van 2022 terug te koppelen of en op welke termijn elektrificatie van de lijn tussen Enschede en Gronau gerealiseerd kan worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Minhas, Koerhuis en Van Ginneken.

Zij krijgt nr. 48 (35 925 A).

De heer **Minhas** (VVD):

Voorzitter, tot slot wil ik nog een oproep doen aan de Staatssecretaris. We hebben al wat langer geleden aandacht gevraagd voor de treinverbinding naar Heerlen-Aken. Ik zou de Staatssecretaris willen oproepen om echt te kijken naar de mogelijkheden die er zijn en niet zozeer naar de juridische beperkingen. Die zie ik natuurlijk ook, maar als iets meer kansen biedt voor de reiziger, dan zouden we vooral moeten kijken of het haalbaar en uitvoerbaar is. We moeten vooral kijken wat het belang is van de reiziger. Volgens mij is dat er. De Kamer omarmt dat ook. Mijn oproep aan de Staatssecretaris is: laten we vooral met die positieve insteek kijken hoe we de regio daar kunnen versterken met die internationale spoorverbinding. Dat was het, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Minhas van de VVD. Dan is het woord aan de heer Alkaya van de fractie van de SP. Hij heeft twee minuten voor zijn tweede termijn. Gaat uw gang.

De heer **Alkaya** (SP):

Voorzitter, dank u wel. Dank aan de bewindspersonen voor de beantwoording van onze vragen. Dank ook voor de specifieke toezegging over een analyse van de rol van het personeel bij het tegengaan van algehele uitval van vitale infrastructuur. Dan kan je het hebben over het spoor, maar ook over de bruggen en sluisen; daar hebben we het over gehad. Ik zou een parallel willen trekken met een ander deel van de vitale infrastructuur, waar ik ook over ga. Bij het betalingsverkeer zegt het kabinet ook dat we contant geld moeten behouden, niet alleen omdat veel mensen het gebruiken, maar ook omdat we dan altijd nog contant geld hebben, mocht het elektronische of digitale betalingsverkeer uitvallen. Vanuit die gedachte zou ik het kabinet willen oproepen om na te denken over terugvalopties en de rol van personeel daarbij; niet alles automatiseren.

Ook dank voor de helderheid over de Noordtak van de Betuwelijn. Daarover wil ik nog een motie indienen. De groei van de havens en van de mainports, van het vracht- en goederenvervoer, moet wat de SP betreft alleen maar kunnen als het meerwaarde heeft voor de samenleving en als de infrastructuur dat aankan. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat veel omwonenden van spoorlijnen overlast onder- vinden als gevolg van goederenvervoer;

van mening dat het aanpakken van die overlast niet mag leiden tot overlast elders in het land;

van mening dat verdere toename van goederenvervoer over rij- en spoorwegen waar mogelijk voorkomen zou moeten worden;

verzoekt de regering onderzoek te verrichten naar de maatschappelijke en economische impact en voor- en nadelen van goederenvervoer over de rij- en spoorwegen in ons land als gevolg van doorvoer van goederen naar andere landen, en daarbij onder meer aandacht te besteden aan mogelijke alternatieven die minder druk leggen op de woonomgeving, zoals vervoer over de binnenwateren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Alkaya.
Zij krijgt nr. 50 (35 925 A).

De heer **Alkaya** (SP):

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Alkaya van de fractie van de SP. Dan gaan we nu naar D66. Mevrouw Van Ginneken heeft vijf minuten voor haar tweede termijn. Gaat uw gang.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik dank de bewindspersonen voor de antwoorden en toezeggingen, onder andere over het snel toezenden van plannen voor het versterken van ov-hubs. Daarbinnen heb ik nog wel een vraag aan de Staatssecretaris: kan zij toezeggen om hierin ook de aanwezigheid van hubs binnen maximaal 15 kilometer als criterium mee te nemen?

Ook op andere onderwerpen moeten we nog extra stappen zetten, in de eerste plaats om met de bewindspersonen op de juiste momenten het debat te voeren over de strategische koers van ons mobiliteitsbeleid. Ik zal de aankomende procedurevergadering een voorstel doen wat betreft de rol van de Kamer hierin, maar we hebben hier ook het kabinet voor nodig. Daarom heb ik de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de rijksoverheid veel publiek geld uitgeeft aan de Nederlandse infrastructuur;

overwegende dat het wenselijk is dat deze bestedingen onderhevig zijn aan debat, transparantie en democratische controle;

constaterende dat in het coalitieakkoord is afgesproken dat democratische controle op de uitvoerende macht wordt versterkt en dat 7,5 miljard euro wordt vrijgemaakt voor de ontsluiting van woningbouw;

verzoekt de regering de Kamer structureler en transparanter te betrekken bij de overwegingen, keuzes en selectie van bereikbaarheidsopgaven en

opname in de MIRT-cyclus, bijvoorbeeld door het kenbaar maken van de inzet bij bestuurlijke overleggen;

verzoekt de regering het afwegingskader voor de 7,5 miljard euro voor de ontsluiting van woningbouw uit het coalitieakkoord voor te leggen aan de Kamer en daarbij in te gaan op de afwegingen, keuzes, opties en de door hen gewenste voorkeursvarianten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Ginneken, Bouchallikh en Van der Molen.

Zij krijgt nr. 51 (35 925 A).

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ook had ik het over een eerlijke vergelijking in de IMA, MKBA's en andere instrumenten. Het KiM en de Rli hebben de Minister al genoeg aanknopingspunten gegeven om dit aan te pakken; nu nog doen. Daarom deze motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een adequate vergelijking tussen alle modaliteiten bezien vanuit brede welvaart wenselijk is;

overwegende dat autoverliesuren een onevenredige grote rol spelen in het bepalen, realiseren en evalueren van bereikbaarheidsopgaven;

constaterende dat het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) constateert dat aanvullingen nodig zijn op de MKBA, MER en beoordeling van beleid vanuit het perspectief van brede welvaart;

constaterende dat de Integrale Bereikbaarheidsanalyse (IMA) 2021 stelt dat kosten, comfort en toegankelijkheid buiten beschouwing worden gelaten bij het bepalen van bereikbaarheid van het ov;

verzoekt de regering voortvarend werk te maken van deze aanbevelingen en adviezen van het KiM en de onevenredige rol van autoverliesuren en andere factoren van verplaatsingsgemak van het ov hierbij te betrekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Ginneken en Bouchallikh. Zij krijgt nr. 52 (35 925 A).

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Voorzitter. Een jaar geleden gaven de bewindspersonen aan de fiets structureel onderdeel te willen maken van bestuurlijke en financiële afspraken, ook tussen bestuurslagen. Maar nu houden de bewindspersonen het toch bij een coulante houding in plaats van een harde afspraak. D66 hecht eraan dat de fiets geen ondergeschoven kindje blijft in het MIRT.

Daarom deze motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat fietsen duurzaam en gezond is;

overwegende dat fietsen kan bijdragen aan vermindering van congestie op de Nederlandse wegen en spoorinfrastructuur;

constaterende dat uit onderzoek blijkt dat mensen bereid zijn (elektrisch) te fietsen tot afstanden van 15 kilometer;

verzoekt de regering fietsinfrastructuur een plek en passende lagere drempelbedragen te geven in het MIRT op basis van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets of diens opvolger en de ontbrekende schakels op de hoofdfietsroutes daarbij te betrekken, al dan niet uitgaande van cofinanciering door de regio,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Ginneken.
Zij krijgt nr. 53 (35 925 A).

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dan nog even over het Zuidasdok. Ik ben blij dat de Staatssecretaris de noodzaak van de uitbreiding van station Zuidas erkent. Dat is een voorwaarde voor het realiseren van nationale en internationale spoorambities. Ik hoorde de Minister zeggen dat hij de Kamer zo snel mogelijk wil informeren over het verloop van de gesprekken over het Zuidasdok. Kan de Minister de Kamer toezeggen dat voor het zomerreces te doen, aangezien voortgang in die besluitvorming noodzakelijk is om vertraging en verdere kostenverhoging te voorkomen?

Tot slot ... Ik ben mij ontzettend aan het haasten om binnen de tijd te blijven, voorzitter. Ga ik nog goed?

De voorzitter:

U heeft nog een minuut.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dan doe ik het een tandje langzamer! Ik noemde ook de Lelylijn die niet alleen belangrijk is voor de ontsluiting van het Noorden maar die ook een essentiële schakel is in de internationale verbinding Amsterdam-Hamburg. Het vinden van financiering is belangrijk en we moeten alle mogelijkheden onderzoeken. Ik vond de Staatssecretaris nog onvoldoende concreet om hieraan te werken. Daarom de volgende motie over de Lelylijn.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in het coalitieakkoord is afgesproken te investeren in de Lelylijn;

overwegende dat de financiering van dit project afhankelijk is van cofinanciering en dat Europese fondsen hiervoor de aannemelijkste bron zijn;

constaterende dat Europese cofinanciering in belangrijke mate afhankelijk is van opname in het TEN-T-kernnetwerk;

constaterende dat in het herzieningsvoorstel van het TEN-T-netwerk de Lelylijn nog niet is opgenomen;

verzoekt de regering zich in Europees verband in te spannen voor opname van de Lelylijn in het TEN-T-kernnetwerk;

verzoekt de regering een plan B uit te werken voor cofinanciering in het geval dit niet lukt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Ginneken en Alkaya. Zij krijgt nr. 54 (35 925 A).

Er is een vraag van de heer Van Raan van de fractie van de Partij voor de Dieren.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik ben blij dat mevrouw Van Ginneken een brief vraagt over de voortgang van het Zuidasdok, nog voor het reces te ontvangen. Dat is heel belangrijk. Ik zou daarbij het volgende willen verzoeken, waarbij ik overigens niet weet of ik dat richting mevrouw Van Ginneken moet doen of direct aan de Minister. Er zijn vragen over gerezen of de vertraging en de moeilijkheden rond het Zuidasdok gevolgen kunnen hebben voor de aanlanding van de internationale treinen. Die moeten namelijk op enig moment weg bij het Centraal Station. De gedachte is om dat te verplaatsen naar het Zuidasdok. Er zit dus een enorme afhankelijkheid tussen. We hebben al vaker gevraagd om daarbij heel precies de vinger aan de pols te houden om te zorgen dat het allemaal op schema blijft lopen zodat ofwel die internationale treinen langer op het Centraal Station blijven aanlanden – dat houdt wel in dat er andere projecten in gevaar komen – ofwel dat de vertraging van het Zuidasdok niet leidt tot problemen. Wil de Minister ook dat aspect meenemen in de brief over het Zuidasdok? Nou weet ik eigenlijk niet precies aan wie ik dat zou moeten vragen.

De voorzitter:

U weet precies wat u doet.

De heer Van Raan (PvdD):

Is mevrouw Van Ginneken het daarmee eens?

De voorzitter:

Mevrouw Van Ginneken, die deze vraag waarschijnlijk doorgeleidt naar de regering.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik heb in alle woorden die ik over Zuidasdok heb gesproken regelmatig benadrukt dat ik het ook zie als een project voor internationale spoorverbindingen. Ik steun het belang dat de heer Van Raan benoemt dus ook. Niet alleen vanwege het feit dat mijn tijd al op is, wil ik deze vraag ook even doorgeleiden naar de Minister.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Van Raan krijgt een aantekening. Dan is het woord nu aan de heer Van der Molen van het CDA. U heeft drie minuten. Gaat uw gang.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Dank, voorzitter. Dan ga ik heel kort zeggen dat ik erg blij was met de antwoorden op de vragen over de Maas; alles rond Limburg. Ik heb geen tijd om nog een aantal punten aan te stippen, vandaar dat ik begin met de moties. De eerste, toch terugkomend op het punt van de Maasbrug:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat dagelijks zo'n 3.000 fietsers tussen Oeffelt en Gennep de Maas oversteken;

constaterende dat het fietspad langs de Maasbrug volgens de CROW-ontwerprichtlijnen te smal is, dat de huidige breedte van twee meter niet toereikend is voor het aantal bewegingen;

verzoekt de regering voor de Bestuurlijke Overleggen MIRT met de provincies Limburg en Noord-Brabant van dit najaar te kijken of er middelen kunnen worden vrijgemaakt voor de verbreding van het fietspad,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Molen. Zij krijgt nr. 55 (35 925 A).

De heer **Van der Molen** (CDA):

Dan volgt nu een motie om de Kamer te informeren over de gevolgen van de situatie in Oekraïne voor infrastructuurprojecten.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat door de oorlog in Oekraïne de prijzen van bouwgrondstoffen enorm zijn gestegen;

constaterende dat tevens veel internationale toeleveringsketens van bouwmaterialen zijn verstoord;

verzoekt de regering in kaart te brengen welke infrastructuurprojecten onder druk komen te staan als gevolg van de hoge grondstofprijzen en de grondstoffenschaarste en de Kamer hierover te informeren;

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Molen.
Zij krijgt nr. 56 (35 925 A).

De heer Van der Molen (CDA):

Dan heb ik een motie over de TEN-T, waarover ik zonet ook met de Staatssecretaris van gedachten heb gewisseld. Ik steun haar op het punt dat een plan B op dit moment wat te vroeg zou komen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Lelylijn niet alleen de bereikbaarheid van het Noorden verbetert, maar ook een betere internationale treinverbinding met het noorden van Duitsland en Scandinavië omvat;

constaterende dat in het coalitieakkoord middelen zijn gereserveerd om op termijn met medefinanciering uit Europese fondsen de Lelylijn te kunnen aanleggen;

overwegende dat de regering onderzoekt of de Lelylijn bij de herziening van de TEN-T-verordening door Nederland kan worden opgevoerd om onderdeel van het TEN-T-netwerk te laten zijn en de Europese Commissie hier vervolgens over dient te besluiten;

overwegende dat in het Connecting Europe Facility-meerjarenwerkprogramma 2021–2023, de financiële pijler van het trans-Europese vervoersnetwerk, prioriteit wordt gegeven aan het verbeteren en aanleggen van grensoverschrijdende spoortracés;

verzoekt de regering bij opname in het TEN-T-netwerk de Lelylijn toe te voegen aan de lijst van projectvoorstellen die mogelijk in de periode 2021–2023 voor medefinanciering vanuit het CEF in aanmerking komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Molen en Minhas.
Zij krijgt nr. 57 (35 925 A).

Dank u wel, meneer Van der Molen van het CDA. Dan is het woord nu aan mevrouw Bouchallikh van de fractie van GroenLinks. U heeft vier en een halve minuut. Gaat uw gang.

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Dank, voorzitter. Dank aan de bewindspersonen en hun teams voor het beantwoorden van de vragen. Zoals in het debat aangegeven, vinden wij

het als GroenLinks ontzettend belangrijk dat er een integrale benadering van deze mobiliteitsvraagstukken gebruikt wordt. Ik heb een paar moties die daar hopelijk bij zullen helpen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de IMA beter rekening houdt met een bredere maatschappelijke afweging van infrakeuzes en dat dit de Kamer helpt beter te kiezen;

constaterende dat voor de IMA nog wel gebruik is gemaakt van economische groeimodellen (WLO-hoog en WLO-laag) die niet conform Parijs zijn en waar niet alle nodige klimaatmaatregelen in zijn verwerkt;

overwegende dat er wel een WLO-gevoeligheidsanalyse conform Parijs is, die gebruikt kan worden tot de modellen zijn geüpdatet;

verzoekt de regering om een gevoeligheidsanalyse conform Parijs toe te passen op de IMA en de Kamer te informeren over de uitkomst,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Bouchallikh.
Zij krijgt nr. 58 (35 925 A).

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):
De tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat verkeersongelijkheid de maatschappelijke participatie van veel mensen beperkt;

constaterende dat de Integrale Kijk op Bereikbaarheid, ontwikkeld in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, erop stuit dat mensen ontplooiingsmogelijkheden kunnen bereiken, zoals werk, winkels, zorg, onderwijs en recreatie;

constaterende dat het doel hierbij is dat alle groepen in de samenleving worden voorzien van een acceptabel niveau van bewegingsvrijheid en bereikbaarheid van werk en voorzieningen;

constaterende dat infrastructuurinvesteringen een breed maatschappelijk rendement moeten opleveren;

verzoekt de regering om de Integrale Mobiliteitsanalyse en de MKBA's aan te passen aan de inzichten van de Integrale Kijk op Bereikbaarheid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Bouchallikh en Alkaya.
Zij krijgt nr. 59 (35 925 A).

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):
De derde motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de meest duurzame reis de reis is die niet is gemaakt;

overwegende dat de helft van alle werknemers in Nederland in staat is een of twee dagen per week thuis te werken;

overwegende dat hierdoor miljarden overbodige reizigerskilometers op de drukste trajecten en tijden voorkomen kunnen worden en dat dit noodzakelijk is voor het klimaat, de natuur, leefbaarheid, verkeersveiligheid, en een goede werk-privébalans;

overwegende dat ook het coalitieakkoord de baten van thuiswerken inziet;

verzoekt de regering om concrete doelen te formuleren voor het aandeel thuiswerken en dit mogelijk te maken met wetgeving, werkgeversafspraken en (fiscale) stimuleringsmaatregelen;

verzoekt de regering om de gestelde doelen te verwerken in de IMA, en de Kamer te rapporteren over de gevolgen voor de mobiliteitsbehoefte,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Bouchallikh en Van Ginneken.
Zij krijgt nr. 60 (35 925 A).

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):
Dan tot slot.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de fiets de meest schone, voordelige, ruimtebesparende en gezonde vorm van vervoer is;

constaterende dat het Nationaal Toekomstbeeld Fiets van rijksoverheid, decentrale overheden en vervoerregio's in kaart brengt hoe de fietsinfrastructuur in heel Nederland geoptimaliseerd kan worden;

constaterende dat er in het coalitieakkoord geen aandacht wordt besteed aan de uitvoering van het toekomstbeeld en er nog geen zicht is op de bijdrage die het Rijk via cofinanciering gaat leveren;

verzoekt de regering om een programma in het MIRT te wijden aan de uitvoering van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Bouchallikh.
Zij krijgt nr. 61 (35 925 A).

De voorzitter:

Dank u wel mevrouw Bouchallikh. Dan is nu het woord aan de heer Van Raan van de fractie van de Partij voor de Dieren. U heeft drie minuten. Gaat uw gang.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter. Ik kon net op tijd weer terug zijn, excuses dat ik er een tijdje niet was. Ik heb drie moties en als er nog tijd is ook nog wat vragen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat meer asfalt niet bijdraagt aan de klimaatmitigatie- en klimaatadaptatie-opgave;

constaterende dat het Urgendadoel (uit 2015) de komende jaren nog altijd niet gehaald lijkt te worden omdat we, volgens de Minister voor Klimaat en Energie, de afgelopen tien jaar te weinig hebben gedaan;

constaterende dat het coalitieakkoord stelt dat in de mobiliteitssector de uitstoot sinds 1990 zelfs is toegenomen;

constaterende dat het IPCC recent stelde dat ook bij maximale mitigatie er harde grenzen zitten aan de mogelijkheden tot adaptatie;

verzoekt de regering om bij toekomstige infrastructurele projecten altijd de variant te kiezen die de grootste bijdrage levert aan de klimaatmitigatie- en klimaatadaptatieopgave, uit te leggen wanneer dat niet gebeurt, en het begrip «brede welvaart» daarbij te betrekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan.
Zij krijgt nr. 62 (35 925 A).

De heer Van Raan (PvdD):

De tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het niet verstandig en wenselijk is om elke fossiele auto in Nederland te vervangen door een zero-emissievariant;

constaterende dat Nederland, fair share naar rato, geen aanspraak heeft op voldoende zeldzame metalen om plusminus 9 miljoen elektrische auto's te hebben;

constaterende dat Metabolic / Copper8 en Universiteit Leiden in een gezamenlijke publicatie stellen dat Nederland in 2030 maximaal 1 miljoen elektrische auto's kan hebben terwijl het kabinet, conform het klimaatakkoord, mikt op 1,9 miljoen elektrische auto's;

verzoekt de regering duidelijk te maken dat, bij de huidige en voorziene techniek, niet iedere auto in Nederland een-op-een te vervangen is door een zero-emissievariant, het beleid daarop aan te passen en de Kamer te informeren over de consequenties daarvan voor de mobiliteit in Nederland,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan.
Zij krijgt nr. 63 (35 925 A).

De heer **Van Raan** (PvdD):
En dan mijn laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat infrastructurele werken vaak een levensduur van meerdere decennia hebben;

verzoekt de regering om bij de aanleg van nieuwe infrastructuur deze voor te bereiden op de verwachte temperatuurstijging van meerdere graden (1,4 tot bijna 4,4 graden Celsius volgens het IPCC) die zich zeer waarschijnlijk zal voordoen in de levensduur van deze nieuwe infrastructuur,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan.
Zij krijgt nr. 64 (35 925 A).

De heer **Van Raan** (PvdD):

Voorzitter. Ik ben volledig bereid nu al excuses aan te bieden als ik het gemist heb. Ik heb gevraagd welke vragen beantwoord zijn, maar ik heb begrepen dat die niet of nauwelijks beantwoord zijn. Daarom nog een keer. Niet voor elk project is ingegaan op de bijdrage die het heeft, positief of negatief, aan de klimaatopgave. Dat hadden we gevraagd. Niet aangegeven is hoeveel risico we nu lopen bij het doorwerken indien de afkap voor stikstof waarschijnlijk gaat sneuvelen, wat het financiële risico daarvan is en wat de scenario's daarvoor zijn. Niet aangegeven is wat de inzet is in lijn met wat de klimaatwetenschappers ons vertellen wat er moet gebeuren. Dat mag ook per brief. Maar goed, mocht het zo zijn dat daar wel uitgebreid op in is gegaan, dan mijn excuses. Ik zal dan de nodige maatregelen nemen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel meneer Van Raan namens de Partij voor de Dieren. Dan zijn we gekomen aan het eind tweede termijn van de kant van de Kamer. Er zijn nogal wat moties ingediend, en ik kan me voorstellen dat u daar even naar wilt kijken. Ik schors de vergadering tot 17.15 uur.

De vergadering wordt van 17.00 uur tot 17.15 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik heropen de vergadering. Aan de orde is de tweede termijn van het kabinet met de beoordeling van de moties. Het woord is aan de Minister. Gaat uw gang.

Minister **Harbers**:

Voorzitter. Voordat ik bij de moties kom, staan er nog drie vragen open. De eerste is van de heer Koerhuis. Hij vroeg wanneer er nadere informatie volgt over de Delta Corridor. De Delta Corridor is uiteindelijk onderdeel van de MIEK-aanpak en die valt onder de Minister voor Klimaat en Energie. Zoals ik heb aangegeven: vanuit ons ministerie helpen wij mee bij de hele ruimtelijke inpassing, maar de volledige rapportage over de Delta Corridor komt periodiek in het kader van het MIEK naar de Tweede Kamer.

Er is gevraagd wat je nou nog meer aan woningbouw kunt realiseren bij de een of andere aanpak van de N35, bijvoorbeeld door hem twee keer twee te maken of verdiept te maken. Die vraag is op zichzelf nu niet zo te beantwoorden. We zijn in de regio wel in gesprek over het hele gebiedsplan voor de regio Zwolle. Daar lopen de verschillende opties in mee, maar je kunt er nu nog niet echt een getal op plakken. In het kader van de brede aanpak voor woningbouw rond Zwolle worden vanzelfsprekend alle opties bekeken en ga ik ervan uit dat uiteindelijk de kansrijkste overblijven.

Mevrouw Van Ginneken vroeg om voor de zomer geïnformeerd te worden over het Zuidasdok. Ik kan dat toezeggen. Dan zullen we ook nog een keer uitleggen hoe het zit met de internationale treinen.

Dan kom ik bij de moties.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Nogmaals, ik was er even niet en kan het gemist hebben, maar we hebben in de eerste bijdrage ook gevraagd naar de bijdrage die projecten hebben bij het nakomen van de klimaatopgave. Misschien heeft de Minister het in zijn rondje Nederland genoemd, dan excuus, maar volgens ons is dat niet het geval. Het risico bij het doorwerken van de scenario's, wat er gebeurt bij de afkap van stikstof en of de inzet in lijn is met klimaatwetenschap kan ook in een brief. Misschien kan het in de verzamelbrief die collega Jetten de Kamer gaat toesturen voor het reces. Dat wordt een hele grote brief en

dit punt over de vraag of de inzet in lijn is met de infrastructuurprojecten kan daarin ook worden opgenomen. Dat vind ik ook prima.

Minister Harbers:

Als ik er even een paar punten uit mag lichten. De vraag over de afkapgrens van stikstof heb ik beantwoord aan de Kamer. Wat de projecten betreft, vermoed ik om te beginnen dat een aantal collega's van de heer Van Raan wellicht wat teleurgesteld is, omdat er ook veel projecten zijn genoemd waar ik uiteindelijk nog geen positief antwoord op had richting de Kamer, namelijk dat we dat zouden gaan doen. Voordat we met een projectbeslissing aan de slag gaan, maken we altijd een integrale afweging, inclusief de leefomgevingseffecten, de klimaateffecten et cetera. Dat komt dus altijd in dat gedeelte van de besluitvorming naar voren. De heer Van Raan heeft daarover een motie ingediend en daar kom ik straks bij mijn appreciatie van de moties op terug.

De heer Van Raan (PvdD):

Dat snap ik. Dank voor de antwoorden. Ik had het antwoord op de vraag over stikstof gemist. Excuus daarvoor. Ik snap ook dat de MKBA waar de Minister naar verwijst, bij projecten wordt gedaan. Het derde punt, of de inzet in lijn is met wat klimaatwetenschappers ons vertellen, is eigenlijk een nieuw punt in het rapport over de klimaatadaptatie. De wetenschappers hebben ons verteld dat niet alles meer kan. In het laatste rapport staat dat niet alle oplossingen bijdragen aan het klimaatprobleem. Dat is net even iets anders, met een scherpere inzet dan die bredere MKBA. Ik vraag de Minister, en wil hem dat ook adviseren – ik heb vandaag geleerd dat de kwaliteit van het advies bij de ontvanger ligt en niet bij de gever – om dat mee te nemen. De situatie is echt urgent. Met een MKBA komen we er misschien niet meer.

Minister Harbers:

Ik heb aangegeven dat we ook kijken naar ... In het debat zat bijvoorbeeld een onderdeel waarbij we het over brede welvaart hebben gehad. We proberen om op dat gebied de MKBA-handleiding verder uit te breiden. Ik ben daar dus wel op ingegaan. Als nu de vraag is om weer op een heel nieuwe manier naar klimaatwetenschap te gaan kijken, kijk ik in de eerste plaats naar de collega die verantwoordelijk is voor Klimaat en Energie. Ook met de IMA hebben we een slag gemaakt en ook met de bezinning op de MKBA's erachter proberen we dat een plek te geven. Dan wil ik met dat in mijn achterhoofd toch naar de moties gaan. De motie van de heer Madlener c.s. op stuk nr. 38 vraagt een aantal dingen, maar uiteindelijk ook om verbreding van N-wegen meer prioriteit te geven. Als de stellingname zou zijn dat die dan overal opgewaardeerd moeten worden naar tweemaal tweebaans, moet ik in herinnering brengen dat er niet meer begrotingsruimte is dan er nu in de begroting en het Infrastructuurfonds zit. Ik hoop niet dat de indruk wordt gewekt dat we dat overal gaan doen, maar op het deel van het dictum dat verbreding meer prioriteit moet krijgen kan ik de motie oordeel Kamer geven.

De heer Madlener (PVV):

Zo dient die ook geïnterpreteerd te worden.

Minister Harbers:

Dan de motie op stuk nr. 39 over de N57 en de Maasdeltatunnel. Die kan ik ook oordeel Kamer geven, met inachtneming van het feit dat er geen budget beschikbaar is voor het volledig verbreden van de N57 naar tweemaal twee rijstroken. Indachtig het feit dat er een MIRT-onderzoek loopt naar het eerste stuk van de N57 ten zuiden van de A15, kan ik met dat in het achterhoofd de motie oordeel Kamer geven.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik heb het in de motie ook gehad over het stuk tot Hellevoetsluis. Dat is maar een klein stukje. De N57 is heel lang en gaat helemaal door Zeeland. Het gaat om het stuk van de N15, uit mijn hoofd, tot aan Hellevoetsluis.

Minister **Harbers**:

Ik weet niet of we het helemaal tot Hellevoetsluis redden. Het gaat in ieder geval om het eerste stuk ten zuiden van de A15. Met dat in het achterhoofd kan ik de motie oordeel Kamer geven. We komen daar vanzelf bij het bestuurlijk overleg op terug.

Ik kom bij de motie op stuk nr. 40 over extra stikstofberekeningen en extra capaciteit daarvoor – er is straks een ongeveer gelijklopende motie. Die kan ik oordeel Kamer geven, maar ik geef nadrukkelijk wel mee dat ik dat als een inspanningsverplichting beschouw. Natuurlijk blijven we werven voor extra stikstofdeskundigheid, maar de markt is krap. Er zijn heel veel organisaties die op zoek zijn naar deze stikstofdeskundigheid. We zijn overigens ook intern extra deskundigen aan het opleiden. We kijken ook naar prioritering met de regio. Met een nadrukkelijke inspanningsverplichting kan ik de motie oordeel Kamer geven. Met een resultaatsverplichting – zorg dat je morgen alle stikstofdeskundigen ter wereld hebt – zal dat waarschijnlijk niet lukken.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik kan ermee leven. Een inspanningsverplichting lijkt me genoeg gevraagd.

Minister **Harbers**:

Ik sla de motie op stuk nr. 41 over. Daar gaat de Staatssecretaris straks op in. De motie op stuk nr. 42 is aan mijn adres. Ik moet eerlijk bekennen dat ik, toen ik de motie las, dacht: dit heb ik volgens mij toegezegd aan de Kamer. Ik ben af en toe de draad kwijt wat de lijn is in de Kamer bij moties die exact zijn toegezegd. Volgens mij is het zo dat ik die dan strikt genomen moet ontraden, maar de heer Koerhuis heeft dat waarschijnlijk voorvoeld. Hij dacht: ik doe er nog één nieuw element in. Dat is: voor juni dit jaar informeren. Ik vermoed dat het op het randje is, maar met dat in het achterhoofd krijgt de motie oordeel Kamer.

De heer **Alkaya** (SP):

Ik wil mij niet per se met het oordeel bemoeien, maar ik heb al veel debatten meegemaakt waarin ikzelf, als oppositielid, een motie heb moeten intrekken. Of de Minister kan de motie overnemen of de motie wordt, als we erover gaan stemmen, met algemene stemmen aangenomen. Dit is wel een beetje inconsequent.

Minister **Harbers**:

Ik kan de motie ook overnemen. Is dat chiquer? Dan doen we dat.

De **voorzitter**:

De motie-Koerhuis/Minhas (35 925 A, nr. 42) is overgenomen.

Minister **Harbers**:

De motie op stuk nr. 43 krijgt oordeel Kamer, wederom als maximale inspanningsverplichting, zoals ik zojuist bij de vorige motie heb uitgelegd. Ik begrijp de ambitie achter de motie op stuk nr. 44 over de N33. Dat is even de keuze. Ik heb op dit moment geen financiële ruimte om bij te dragen aan het oplossen van deze knelpunten. Ik zou de motie dan ook willen ontraden. Als ik de motie zo mag interpreteren dat we nog een keer met de provincie en het Havenbedrijf in gesprek gaan om breder te kijken wat er aan oplossingen resteert, laat ik het oordeel aan de Kamer.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Het tweede is goed.

Minister **Harbers**:

Dan de motie op stuk nr. 45 over alle projecten in en rond Flevoland. In deze motie worden heel veel projecten genoemd en wordt verzocht om een ontwikkelpad te maken. Er is een MIRT-onderzoek over de IJmeerverbinding. Over effecten op de weg wordt een vervolgonderzoek gedaan. Het streven is dat we daar in het najaar de resultaten van hebben. Het zou mijn voorkeur hebben om eerst dat vervolgonderzoek af te ronden, voordat er nieuwe onderzoeksvragen aan worden toegevoegd. Als ik de motie zo mag interpreteren dat we nog met de regio in gesprek gaan over deze projecten en kijken wat in de lopende onderzoeken een plek kan vinden, dan kan ik de motie oordeel Kamer geven.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dat begrijp ik van de Minister. Ik hoop dat uit dat lopende onderzoek wel een ontwikkelpad voor de komende jaren gaat komen, want anders blijft zo'n onderzoek een beetje hangen.

Minister **Harbers**:

Dat begrijp ik, maar we moeten toch even afwachten wat er uit het onderzoek komt, want anders hoeven we alleen maar conclusies te bestellen. Met inachtneming van wat ik net zei, is het wat mij betreft oordeel Kamer.

Een aantal moties komen straks bij de Staatssecretaris aan de orde. Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 51 over het afwegingskader voor de 7,5 miljard. Ik kan herhalen wat ik allemaal heb gezegd. Ik heb kort geschetst in mijn inbreng dat we vanzelfsprekend graag in gesprek gaan over de verdeling van die 7,5 miljard en dat er een paar stappen zijn. Medio mei komt het beleidsprogramma. Het afweegkader woningbouw wordt samen met BZK en andere overheden opgesteld. We willen in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving in juni met de regionale bestuurders het afweegkader bespreken. Over dat gesprek wordt de Kamer via de MIRT-brief naar de Bestuurlijke Overleggen MIRT en Leefomgeving geïnformeerd. Dat zijn allemaal momenten waarop ik met u in debat kan. In het najaar bij het Bestuurlijk Overleg MIRT komen we tot afspraken met de decentrale overheden, afgezien van de versnellingsstranche, waarbij we in juli al afspraken proberen te maken. Als ik zo het proces schets, dan past het verzoek daarin en kan ik de motie oordeel Kamer geven. De motie op stuk nr. 52 over de IMA, de integrale bereikbaarheid, en de MKBA. Daar zit een aantal zaken in die ik al heb aangegeven, bijvoorbeeld dat we met het KiM gaan kijken wat op basis van hun rapportage aanvullingen zijn die we moeten doen in de MKBA-procedure, hoe dat een praktische doorwerking kan krijgen. Ook de IMA heeft al een bredere rol dan wat we vroeger in de IMCA hadden. Wat in het verzoek staat, doen we feitelijk al. De onevenredige rol van autoverliesuren vind ik vrij ver gaan. Het gaat niet alleen om autoverliesuren. Ik breng ook in herinnering dat we de IMA eens in de vier jaar vaststellen. We kunnen dat niet de hele tijd blijven doen. Als ik de motie zo zie dat we de aanbevelingen en de adviezen van het KiM oppakken en nog een extra aansporing dat we het verplaatsingsgemak van het ov betrekken bij de verdere uitwerking in de komende tijd, dan kan ik de motie oordeel Kamer geven. De motie op de stukken nrs. 53 en 54 zijn voor de Staatssecretaris. De motie op stuk nr. 55 gaat over de fietsoversteek. Daarbij herhaal ik het antwoord dat ik straks gaf. Ik moet de motie echt ontraden, omdat het initiatief en de financiering van fietsverbindingen per definitie altijd bij de regio liggen. Op het moment dat men met financiering over de brug komt – bijna letterlijk in dit geval – gaan we ogenblikkelijk met de regio ernaar

kijken. Om nu vanuit onze begroting middelen hiervoor vrij te maken, dat moet ik echt ontraden.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Ik hoor de Minister steeds zeggen dat het bij de regio ligt, maar ik wil dat even scherp hebben. Op het moment dat dit onderdeel in een lopend project wordt geschoven, dan geldt deze regel. Dat was het antwoord van de Minister. Als men wil meeliften op een bestaand project, dan is de afspraak: wij gaan het niet uit de zak van Rijkswaterstaat en het ministerie betalen. Dan zal de regio het moeten betalen. Maar er zijn ook varianten denkbaar waarin dat los van dit project plaatsvindt. Dan is het naar mijn begrip een andere situatie. Ik vraag dit even aan de Minister, want als dat zo is, is er wel een gesprek te voeren en kan wel worden bekeken wat er mogelijk is. Dat blijkt uit de antwoorden op de schriftelijke vragen, vandaar dat ik op dit pad doorvraag.

Minister **Harbers**:

Ja, maar de schriftelijke vragen gingen echt in op de mogelijkheid dat je nu een meekoppelkans hebt met dit project. En dat is ook technisch niet aan de orde. Maar dan nog steeds blijft er het punt van de financiering. Dit is gewoon een fietspad dat in beheer is bij de provincie, neem ik aan; in ieder geval niet bij ons. De financiering ligt gewoon bij de decentrale overheden en niet bij ons. Het is heel ongebruikelijk voor ons, dat geldt ook voor andere plekken in het land, om dit soort projecten te financieren. Op het moment dat de provincie, de gemeente, of beide gezamenlijk zelf met volledige financiering komen, kunnen wij natuurlijk altijd kijken of het ergens meegenomen kan worden in de werkzaamheden. Maar het is niet zo dat wij een begrotingspot hebben om dit soort projecten te financieren. Voor de motie op stuk nr. 56 geldt eigenlijk hetzelfde als wat ik eerder in reactie op de motie-Koerhuis zei. Dus misschien moet ik ook deze motie maar gewoon overnemen, want dit doen we al.

De **voorzitter**:

De motie-Van der Molen (35 925 A, nr. 56) is overgenomen.

Minister **Harbers**:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 58. Ik ga dan even door op wat ik zojuist zei over de IMA. Die wordt eens in de vier jaar gemaakt. De IMA die we in het afgelopen jaar gemaakt hebben, is gebaseerd op de WLO van 2015, die in 2020 op een aantal onderdelen – demografie, arbeidsproductiviteit en wagenpark – geactualiseerd is. Daardoor zit in deze IMA al meer klimaatbeleid dan voorheen. Maar dat is nog niet in alle opzichten een Parijsproof scenario. Doel van de IMA is uiteindelijk om de mobiliteitsontwikkeling te schetsen bij vastgesteld mobiliteitsbeleid. We nemen daarin geen mogelijke beleidsmaatregelen mee, want de IMA vormt als het ware de basis voor nieuwe beleidsmaatregelen.

Het aangescherpte klimaatbeleid, vastgelegd in het Klimaatakkoord, en ook de dingen die dit kabinet nog gaat doen, zullen voor het PBL mede aanleiding zijn voor het werken aan nieuwe WLO-scenario's. Maar het opstellen van die WLO-scenario's kost tijd. Die zullen de basis zijn voor de volgende IMA in 2025. De motie op stuk nr. 58 zegt eigenlijk: doe nu een gevoeligheidsanalyse conform Parijs en pas die toe op de IMA. Maar dat is in alle eerlijkheid onbegonnen werk, omdat we een vastgesteld ritme hebben voor het opstellen van de IMA. En uiteindelijk komen alle besluiten die vervolgens verderop in het MIRT-traject worden genomen op basis van de IMA altijd weer terug. Met dit in het achterhoofd zou ik de motie op stuk nr. 58 willen ontraden.

Voor de motie op stuk nr. motie 59 geldt eigenlijk hetzelfde. Wij kijken al naar de MKBA's; die pakken we al op. Maar om de hele IMA dan vervolgens ook weer te gaan aanpassen, dat kunnen we niet doen, om

dezelfde reden die ik zojuist schetste. Daarom ontraad ik ook de motie op stuk nr. 59.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Even een reactie op de beoordeling van beide moties van mijn kant. Allereerst de motie over de bredere afweging. In de brief die vanuit het ministerie is gekomen, werd ook gezegd dat er stappen zijn gezet voor het implementeren van het bredewelvaartsbegrip. Ik snap dat dingen niet zomaar omgegooid kunnen worden, maar ik vind het jammer dat dit vervolgens als argument wordt gebruikt om niet nog een keer te kijken naar de afwegingskaders, terwijl we keer op keer moeten concluderen dat er alle aanleiding is – ik wijs op de crisis die ik zojuist noemde, alle klimaatvraagstukken, de woningbouw – om die nog een keer te bezien. Vandaar dat ik deze moties heb ingediend. Het is jammer dat het kabinet daarin niet mee wil.

Minister **Harbers**:

Een groot deel van het verhaal daarachter pakt het kabinet ook op. Maar zoals het in alle scherpste in deze moties staat, kunnen wij het gewoon niet rondkrijgen. Van de moties gaat de suggestie uit dat we het allemaal gaan herzien, terwijl de IMA zelf ook weer stappen heeft gemaakt. En daarachter, zoals in het debat al aangegeven, kijken we ook naar brede welvaart. Die komt al meer terug in de afwegingen en in de besluiten die we uiteindelijk voorleggen. Dat is dus allemaal niet weg. Maar deze motie gaat wel weer twee stappen verder. We kunnen dat gewoon niet waarmaken, simpelweg omdat het ook tijd kost om al die nieuwe scenario's te maken.

De **voorzitter**:

Een laatste poging van mevrouw Bouchallikh.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Nee, het is geen poging meer, maar meer om aan te geven: waar een wil is, is een weg. Wij willen heel graag twee stappen verder, juist voor de mensen die nu nog niet helemaal worden meegenomen in de afwegingen, en voor het klimaat en al die crises. Dat wilde ik nog wel even gezegd hebben. Het is een keuze die hier wordt gemaakt en geen natuurwet.

Minister **Harbers**:

Volgens mij zijn wij het niet helemaal eens op dit punt, maar we hebben best wel de ambitie om toch heel veel in deze geest te werken, zeg ik namens het kabinet.

In de motie op stuk nr. 60 zitten een aantal elementen, bijvoorbeeld wetgeving, werkgeversafspraken en fiscale stimuleringsmaatregelen, die niet aan ons als bewindslieden van lenW zijn. Tegelijkertijd ben ik, zoals ik in het debat al heb aangegeven, hoopvol dat er toch behoorlijk wat van het hybride werken en thuiswerken overblijft. Als dat zo is en we ook met de collega's in het kabinet op al die terreinen voortgang kunnen boeken, dan komt dat vanzelf weer terug als effect in de scenario's in de volgende IMA. Als we dat duurzaam zouden verankeren, wordt dat vanzelf weer een bestanddeel van de volgende IMA. Maar op dit moment zou ik de motie, zeker ook omdat het grotendeels op aanpalende beleidsterreinen ligt, binnen de context van dit debat willen ontraden, maar wel met alle warmte en liefde die ik heb voor de goede effecten van thuiswerken als we dat ergens kunnen verankeren.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Ik heb toch nog een punt dat ik ook eerder in het debat heb gemaakt. Ik hoor de Minister zeggen dat hij hoopt dat bepaalde dingen zullen

beklijven. Wederom zeg ik dat dit kabinet daarin een rol kan spelen en daarin voorloper kan zijn, vooral ook omdat in het coalitieakkoord de waarde van thuiswerken wordt ingezien. Kan de Minister concreet aangeven wat er dan wel gebeurt, naast het hopen en de gesprekken die worden gevoerd met de verschillende partners, om mij een beetje gerust te stellen? Want ik zie het nu niet zo gauw gebeuren, moet ik zeggen.

Minister Harbers:

Laten we het dan anders doen. Misschien mag ik dan een beroep doen op mevrouw Bouchallikh om deze motie aan te houden, juist om wat ik net aangaf. Zij noemt in haar motie een aantal aspecten die op het terrein liggen van andere departementen. Ik zal dan met de collega's kijken of we de komende tijd een inventarisatie daarvan naar de Kamer kunnen sturen. Als zij dan zo aardig zou kunnen zijn om de motie aan te houden, dan kunnen we die in de volledige context beoordelen.

De voorzitter:

Op verzoek van mevrouw Bouchallikh stel ik voor haar motie (35 925 A, nr. 60) aan te houden.
Daartoe wordt besloten.

Minister Harbers:

Dan kom ik tot de motie op stuk nr. 62. Die motie ontraad ik, omdat we bij alle infrastructurele projecten die we doen, altijd integrale afwegingen maken. Ook klimaatadaptatie en klimaatmitigatie spelen daarin een rol. Maar de afweging is altijd op basis van vele criteria, dus om op voorhand te zeggen dat je altijd één knock-outcriterium hanteert, dat zou ik niet willen doen. Het is stevig verankerd dat we goed kijken dat onze toekomstige infrastructuur klimaatadaptief is, maar ik kan als ik deze motie oordeel Kamer geef, niet overzien hoe dat bij toekomstige projecten uitwerkt. Ik val dus terug op het feit dat we dat per project altijd inzichtelijk zullen maken, zoals ik in mijn antwoord daarstraks ook al aangaf, bij de volledige afweging van alle leefomgevingseffecten, bereikbaarheidseffecten en mobiliteitseffecten. Maar gezien de striktheid waarmee deze motie is opgesteld, zou ik deze willen ontraden.

De heer Van Raan (PvdD):

Eigenlijk begrijp ik dat niet. Misschien is de kortste klap dat ik het oordeel van de Minister voor Klimaat en Energie vraag, want hij heeft hiervoor nou juist het coördinerende overzicht. Als deze Minister niet begrijpt dat toekomstige infrastructurele projecten altijd moeten staan voor de belangrijkste opgave waarvoor we staan, namelijk het bestrijden van de klimaat- en biodiversiteitscrisis, dan begrijp ik werkelijk niet goed hoe wij deze Minister moeten uitleggen hoe belangrijk dat is.

De voorzitter:

Dat kunt u doen door de motie in stemming te brengen, maar misschien wil de Minister nog reageren.

Minister Harbers:

Dat is bijzonder belangrijk, maar elke opgave is altijd een integrale opgave. Er spelen ook andere zaken, zoals bereikbaarheid. Het debat is hier vanmiddag ook gegaan over vervoersarmoede en over hoe je vervoer voor iedereen beschikbaar maakt. Als ik deze motie helemaal naar de letter interpreteer, dan is geen infrastructuur in de ogen van de heer Van Raan – niet in die van mij – waarschijnlijk altijd het beste voor klimaatmitigatie. Ik heb in het verleden ook veel gedebatteerd met de heer Van Raan. Ik weet dus dat ik zijn moties altijd heel letterlijk moet nemen, en dat is een extra overweging om de motie te ontraden.

De voorzitter:
De heer Van Raan, kort.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ik ben blij dat de Minister altijd heel goed kijkt naar de moties van de Partij voor de Dieren. Maar het punt is juist dat klimaatmitigatie en klimaatadaptatie niet een of andere hobby onder strikte voorwaarden van de Partij voor de Dieren is. Daar zijn echt hele duidelijke criteria voor. Nogmaals, wetenschappers gaan nu de straat op om te zeggen: doe meer, doe meer. Alle projecten die de Minister noemt, moeten voldoen aan deze criteria. Nogmaals, we gaan de motie in stemming brengen en dan zullen we inderdaad zien hoe partijen kiezen. De VVD heeft het 1,5 graaddoel al opgegeven. Misschien zijn er meer partijen die dat doen, wie zal het zeggen.

Minister Harbers:
Ik wacht de uitslag van de stemming af.
Het wordt een beetje eentonig, maar om dezelfde reden zou ik de motie op stuk nr. 64 ... Het beleid van dit kabinet, en overigens niet alleen van ons, maar ook van andere EU-lidstaten en van andere landen op aarde, is ook ingezet om die verwachte temperatuurstijging tegen te gaan, in ieder geval tot bijna 4,4 graden. In haar striktheid en absoluutheid zou ik ook deze motie willen ontraden. Vanzelfsprekend bereiden wij ons bij de aanleg van nieuwe infrastructuur voor om die klimaatadaptatie te maken. Dank u wel.

De voorzitter:
Dank aan de Minister voor zijn beantwoording van nog enkele vragen en voor het beoordelen van de moties. Dan is nu het woord aan de Staatssecretaris. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Heijnen:**
Dank u wel, voorzitter. Allereerst waren er nog drie aan mij gestelde vragen, of punten die ik nog had openstaan. Allereerst is er deze vraag van D66 en het CDA. Wat is het werkproces met betrekking tot de Lelylijn? Wat zijn de voorziene momenten in de komende jaren? In het voorjaar stellen we een breed MIRT-onderzoek vast. Dan gebruiken we de zomer tot en met eind 2022 voor het onderzoek met betrekking tot de Lelylijn en TEN-T met de regio, Duitsland en de Europese Commissie. Parallel daaraan loopt het onderzoek naar alternatieve bekostiging. In het najaar van 2023 komen de eerste resultaten van de onderzoeken. Dan is ook de onderhandeling over TEN-T afgerond en is er ook een verdiepte kostenraming gemaakt. Ik heb begrepen dat ProRail daarbij zal ondersteunen, of het voortouw nemen. In het najaar van 2024 hebben we de eindresultaten van alle onderzoeken, waaronder dus de definitieve kostenraming en de resultaten voor aanvullende financiering vanuit de regio en vanuit TEN-T. Dan was er nog een vraag van mevrouw Van Ginneken over het 15 kilometercriterium. Kan ik dat meenemen in de actieagenda ov-knooppunten? Ik ben bezig met de afronding van de actieagenda ov-knooppunten. Die heb ik samen met decentrale overheden en de ov-sector opgesteld. Die agenda wordt binnenkort vastgesteld en zal in de zomer met de Kamer gedeeld worden. Die agenda laat zien waar bestaande ov-knooppunten en gewenste nieuwe ov-knooppunten zich bevinden. Op basis daarvan kun je ook zien in hoeverre dat netwerk dekkend is. Een landelijk criterium van 15 kilometer kan ik daarin meenemen. Wel vragen hubs altijd om maatwerk per regio; soms heeft het gewoon geen zin, soms heb je er twee nodig en soms minder dan een, waardoor de koppeling aan een criterium over het hele land op basis van die 15 kilometer wellicht niet helemaal passend is.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Misschien even ter verduidelijking. Ik ben het eens met de Staatssecretaris dat je er soms ook iets dichterbij dan op 15 kilometer eentje zou willen kunnen hebben. Zo heb ik de vraag ook bedoeld: maximaal op 15 kilometer. Het verdichten van die ov-knooppunten is dus hartstikke goed, maar de inzet moet er ook zijn om mensen in wat minder verstedelijkt gebied in ieder geval op maximaal 15 kilometer afstand een vorm van een ov-hub te bieden. Ik wil daarmee niet zeggen dat dat een treinstation moet zijn. Dat is de achtergrond.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Volgens mij vinden wij elkaar wel. Als ik zeg «ruimte voor maatwerk» zal mevrouw Van Ginneken ongetwijfeld zeggen dat zij zich daar ook in kan vinden. Want dat is uiteindelijk waar we het voor doen, om heel toegepast te kijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat mensen een goed en fijnmazig netwerk ter beschikking hebben.

Dan was er nog een vraag van de heer Minhas over de verbinding Heerlen-Aken. Ik heb zelf nog een sessie – ik geloof morgen of overmorgen – met het departement over een aantal lijnen in het zuiden. Ik zal dan ook worden bijgepraat over die lijn. Zodra ik daar wat meer inzicht in heb, zal ik de Kamer daarover informeren.

Voorzitter. Dan heb ik nog een aantal moties. Allereerst de motie-Koerhuis/Minhas op stuk nr. 41, over de Rotterdamse haven. Juni komt gewoon te vroeg. Richting het najaar hoop ik wel een en ander in beeld te kunne krijgen voor de spoorinfrastructuur. Mochten de heren «juni» in hun tekst willen aanpassen naar «najaar», dan kan ik deze motie oordeel Kamer geven. Zo niet, dan zal ik haar helaas moeten ontraden.

De heer **Koerhuis** (VVD):

We passen het aan.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 41 van de heer Koerhuis zal worden gewijzigd.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat is fijn.

De motie op stuk nr. 46 van de heer Minhas kan ik oordeel Kamer geven. Deze motie sluit aan bij de behoefte om actief met ov-hubs aan de slag te gaan.

Ook over de motie op stuk nr. 47 van de heer Minhas wil ik het oordeel graag aan de Kamer laten. Ik ga met de regio aan de slag met MIRT-onderzoek. Daarbij wil ik ook alle in de motie genoemde elementen graag meenemen.

Dan de motie op stuk nr. 48 van Minhas, Koerhuis en Van Ginneken. Ook daarover wil ik het oordeel graag aan de Kamer laten. We onderzoeken de mogelijkheden voor CEF-financiering, maar daarbij benoem ik wel dat later dit jaar in het kader van de TEN-T-herziening een bredere, integrale afweging wordt gevraagd en dat aan opname in TEN-T ook forse verplichtingen voor de infrastructuur vastzitten.

Dan de motie van de heer Alkaya over spoorlijnen en overlast. Deze motie wil ik ontraden, omdat we met de groei van het goederenvervoer alle modaliteiten nodig hebben. Ik wil wel de komende jaren nadrukkelijk aandacht besteden aan de omgevingseffecten voor omwonenden, zoals trilling en geluid, alle vormen van overlast. Dat punt willen we meenemen in het modalshiftbeleid van het kabinet.

Dan de motie op stuk nr. 53, de «motie-fiets» van mevrouw Van Ginneken. Ik ontraad deze motie. Het is nu al mogelijk om samen met decentrale overheden te investeren in de fietsstructuur, ook voor kleinere bedragen. De spelregels – dan bedoelt mevrouw Van Ginneken waarschijnlijk de grens van 112,5 miljoen – staan daaraan niet in de weg. Er is dus geen

reden om lagere drempelbedragen te introduceren. Ik kan dat nog wel toelichten als mevrouw Van Ginneken daar prijs op stelt. Ik zie dat dat zo is. De regels voor het Mobiliteitsfonds geven aan dat het Rijk projecten van nationaal belang boven de 112,5 miljoen mee kan financieren. In de praktijk vindt medefinanciering vanuit lenW plaats via een specifieke uitkering. Dat kan ook voor lagere bedragen. Dan gaat het om tonnen of miljoenen. Dat is niet per se afhankelijk van de spelregels.

De motie op stuk nr. 54 van mevrouw Van Ginneken en de heer Alkaya gaat over de financiering van de Lelylijn. Ik wil dat plan B toch vooralsnog ontraden, ook met de argumentatie die ik eerder heb genoemd. Het is belangrijk om het signaal af te geven, ook richting alle partners, waarmee wij zo constructief in gesprek zijn, dat wij er vol voor willen gaan. Vandaar dat ik deze motie zal ontraden.

Daarentegen kan ik de motie van de heer Van der Molen en de heer Minhas wel oordeel Kamer laten. Het lijkt me zeker goed, zoals het dictum ook stelt, om de Lelylijn bij het CEF op te voeren voor medefinanciering in lijn met de inzet uit het coalitieakkoord.

Dan de motie van mevrouw Bouchallikh over de fiets. Ik onderschrijf het belang van de fiets. In het Mobiliteitsfonds moeten we elke keer de afweging maken tussen de opgaven en de beschikbare middelen. Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets leidt niet automatisch tot investeringen, dus het is wel belangrijk dat we het steeds koppelen aan andere opgaven en kansen. Je ziet bijvoorbeeld bij het MIRT heel sterk terug dat er ook wordt gekeken hoe je al die vervoersmodaliteiten op een goede manier aan elkaar kunt koppelen. Om die redenen wil ik de motie ontraden. De laatste motie is van de heer Van Raan. Het beleid is gericht op het uitfasen van auto's met fossiele brandstoffen. Dat is van belang voor het verminderen van de CO₂-uitstoot. Het staat iedereen vrij om het vervoersmiddel te kiezen dat hij of zij wil. Dat betekent dat je te voet, te fiets, per auto of met het ov kunt gaan. Die opties zijn er allemaal. De motie van de heer Van Raan is dus iets verstrekkender dan het huidige beleid aangeeft. Daarom wil ik die motie ontraden. Dat waren de moties ... O!

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ik kan een eind meegaan met de Staatssecretaris. Laat ik het anders vragen. Voorziet zij dan een scenario waarin in 2030 met de huidige en voorziene techniek zo'n 9 miljoen elektrische auto's rondrijden?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Volgens mij is het doel om vanaf 2030 alleen nog maar elektrische auto's aan te bieden en te verkopen. Het is niet zo dat er nu al alleen maar elektrische auto's worden verkocht. We stellen een gefaseerde aanpak voor. Er zijn een heleboel mensen die nu in andere auto's rijden. Die zullen hun auto opgebruiken tot het moment dat die vervangen moet worden. Je krijgt dan steeds meer elektrische auto's, maar het lijkt me niet helemaal haalbaar om het hele wagenpark, ook van bestaande auto's, in 2030 elektrisch te hebben. We willen wel hele grote stappen zetten om in te zetten op extra elektrisch openbaar vervoer. Ik snap de stappen die meneer Van Raan wil zetten, maar die gaan sneller dan het beleid nu voorstaat.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Dat snap ik. Dank voor het antwoord. Ik zie dat ik de motie verkeerd geformuleerd heb. Het is niet zo dat er in 2030 al 9 miljoen elektrische auto's rondrijden. Ik zal de motie aanpassen. De vraag is meer of de Staatssecretaris een scenario voorziet waarin de 9 miljoen auto's die nu rondrijden bij de huidige en voorziene stand van de techniek een-op-een vervangen gaan worden door elektrische auto's. Is dat een scenario, of dat nu in 2035 of 2040 is, dat de Staatssecretaris voor zich ziet?

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 63 van de heer Van Raan zal worden gewijzigd. Het woord is aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Voorzitter. Je ziet dat we bezig zijn met een transitie. De technieken gaan overigens wel heel erg snel, als je kijkt wat er allemaal al mogelijk is op het gebied van elektrisch vervoer. Dan heb ik het niet alleen over auto's. We waren in ... Ja, waar waren we ook alweer? Het was in de buurt van Oosterhout, bij de Binnenhaven. We waren in Moerdijk. Excuses, we zijn op zo veel plekken geweest. Maar we waren dus in Moerdijk. Daar hebben we een binnenvaartschip mogen bezichtigen dat een hele elektrische installatie had. Ik denk dat we het allemaal tien tot twintig jaar geleden niet hadden verwacht dat er schepen zouden zijn die elektrisch zouden rijden. Pardon, varen! Ik ben nog even in de termen thuis aan het komen. Nou goed, die ontwikkeling gaat ook heel snel op het gebied van auto's, maar het moet wel – dat vind ik echt heel belangrijk – haalbaar en betaalbaar zijn. Want je wil ook iedereen meenemen in de duurzaamheidsomslag, die we willen en moeten maken. Dit betekent ook dat we in het huidige beleid inzetten op niet alleen de hele dure elektrische auto's voor particulieren of bedrijven. Ik geloof dat dit weleens iets als «Teslasubsidies» werd genoemd. Het gaat er ook om dat je die markt breder beschikbaar stelt en dat je als overheid kijkt naar stimulerende middelen om dat te gaan doen. Wij doen dat – tenminste, het zijn voorstellen die we doen – door subsidies aan te bieden op de tweedehands elektrische auto's. Dan maak je het dus ook breder toegankelijk voor een grotere groep mensen in Nederland. Dan nog zal het niet zo zijn dat iedereen meteen daardoor zegt «hoera, dan pak ik nu een elektrische auto», want het zal nog steeds best wel wat kosten, maar omdat de technieken zo snel gaan en omdat de schaal dadelijk ook groter wordt, zullen ook de kosten lager gaan worden. Daardoor zal het verder toegankelijk worden. Maar pin me niet vast op wanneer precies we het hele wagenpark hebben geëlektrificeerd. Duidelijk is dat we met z'n allen een beweging hebben ingezet. We gaan er stapsgewijs aan werken om ervoor te zorgen dat die het liefst natuurlijk zo snel mogelijk gaat. Dus daar kunnen we elkaar vinden. Maar misschien kunnen we op een later moment nog eens doorfilosoferen over de intentie van de motie en hoe we dat kunnen verwoorden in een goed voorstel. Daar ben ik altijd toe bereid. Ik vind het ook jammer als ik dit soort moties moet ontraden, omdat we wel allemaal dezelfde richting op willen.

De heer Alkaya (SP):

Ik heb een algemene vraag aan de Staatssecretaris. Ze heeft een aantal moties ontraden, waaronder die van mij. Dat is niet omdat ze technisch niet uitvoerbaar zijn of omdat er bezwaren zijn vanuit een soort haalbaarheidsoogpunt, maar omdat ze niet in lijn zijn met het beleid. Maar ze heeft ook een aantal moties van de coalitiefracties oordeel Kamer gegeven waarvan ik denk: die zijn volgens mij een-op-een in lijn met het beleid. Kunnen we, om oordeel Kamer als oordeel van het kabinet te krijgen, alleen maar moties indienen die in lijn zijn met het beleid of is het kabinet ook echt bereid om op basis van het debat dingen aan te passen? Ik heb het bijvoorbeeld over de moties op stukken nrs. 47 en 57, van de heren Minhas en Van der Molen. Dan denk ik: zou het kabinet die moties, die gaan over het starten van een MIRT-onderzoek en het opnemen van het TEN-T-netwerk, niet uitvoeren als deze niet waren ingediend? Ik wil effe een nadere toelichting om op inhoud te kunnen wegen of het nut heeft om moties in te dienen.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik snap dat punt heel erg goed. Ik vind het ook echt belangrijk om elke motie te wegen. Het maakt mij verder niet uit van wie die komt. Er wordt verwezen naar in elk geval de motie op stuk nr. 57, van de heren Van der Molen en Minhas. Maar dat maakt verder ook niet zo veel uit. Het gaat erom dat je moet kijken of moties haalbaar en uitvoerbaar zijn, of ze passen binnen het beleid en of ze kunnen helpen om het beleid verder vooruit te helpen naar de mening van het kabinet of net niet. Dat is hoe de moties worden gewogen. Ik zou zeker willen vragen om vooral moties in te blijven dienen. Het is altijd mogelijk om aan de voorkant even te laten checken – dat kan bijvoorbeeld ambtelijk, puur op techniek; dan gaat het dus niet om politiek, maar puur op inhoud – in hoeverre wat in een motie staat bijvoorbeeld haalbaar en uitvoerbaar is.

De voorzitter:

Heel kort, want anders krijgen we een soort debat over het debat. De heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Helder, voorzitter. Ik zou de Staatssecretaris willen meegeven om het te doen zoals de Minister heeft gedaan: als er moties worden ingediend die al worden uitgevoerd, ook zonder dat die ingediend zouden worden, om die gewoon over te nemen. Anders krijg ik als oppositielid het gevoel dat ik alleen maar moties kan indienen die al in lijn zijn met het beleid en dat het anders toch geen zin heeft.

Staatssecretaris Heijnen:

Het punt is helder. Ik denk niet dat dit de manier is waarop ik wil werken, dus wij kunnen elkaar daarin alleen maar vinden. Een terecht punt van de heer Alkaya.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we gekomen aan het eind van de tweede termijn van de zijde van de regering.

Dan kom ik bij de toezeggingen. Let goed op. Het zijn er nogal wat.

- In de MIRT-brief in het najaar zal de Minister de Kamer ook informeren over de voortgang op het gebied van de opvolging van de aanbevelingen van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, het KiM, met betrekking tot de maatschappelijke kosten-batenanalyses, MKBA's; een toezegging aan mevrouw Van Ginneken.
- Voor de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over de besprekingen met de regio's over de zeven MIRT-projecten.
- Voor juni/half mei ontvangt de Kamer een brief van de Minister over de strategische afwegingen om bestaande infrastructuur te onderhouden; een toezegging aan de heer Koerhuis.
- Voor het zomerreces wordt de Kamer geïnformeerd over de resultaten van de hulpteams in het kader van de filebestrijding bij ongevallen; aan de heer Madlener.
- Voor de zomer ontvangt de Kamer de actieagenda met betrekking tot mobiliteitshubs; mevrouw Van Ginneken en de heer Minhas.
- In het najaar wordt het onderzoek van het KiM naar de effecten van gratis of goedkoop openbaar vervoer naar de Kamer gestuurd.
- Medio 2022 wordt het onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving naar de Kamer gestuurd. In de begeleidende brief zal de Staatssecretaris ook ingaan op de woningbouwopgave. Een toezegging aan mevrouw Bouchallikh.
- De Minister zal in een brief terugkomen op de rol van het tekort aan personeel bij de uitval van vitale infrastructuur. Een toezegging aan de heer Alkaya.

Minister Harbers:

De heer Alkaya formuleerde het volgens mij breder: over de risico's op uitval überhaupt en de rol die personeel kan spelen om die te vermijden. Zoiets was het toch?

De heer Alkaya (SP):

Er zijn meerdere risico's natuurlijk. Dit zeg ik met in het achterhoofd dat er een dag lang helemaal geen treinverkeer was en dat de vakbond en het personeel hebben gezegd dat dit komt omdat er geen personeel was op dat moment.

De voorzitter:

Dan ging het inderdaad om vitale infrastructuur, dus ik laat het even zo staan.

- De Staatssecretaris zal de Kamer binnenkort nader informeren over de voortgang van de gesprekken met Limburg over de verbetering van de verbinding met Aken.
- De Kamer wordt in het najaar geïnformeerd over de voortgang met betrekking tot de verbinding Heerlen-Aken.
- Voor de zomer wordt de studie naar de verbinding Breda-Utrecht naar de Kamer gestuurd.
- Voor de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over het verbeteren van de verkeersveiligheid op de rijks-N-wegen, waaronder in het bijzonder de N9, de N99 en de N50, een toezegging aan de heer Van der Molen.
- Na het overleg met de regio wordt de Kamer geïnformeerd over oplossingen met betrekking tot de sluis bij Kornwerderzand. Hetzelfde geldt voor de aanpak van de Paddepoelsterbrug bij Groningen. Dat was ook de heer Koerhuis, meen ik mij te herinneren.
- Voor de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over het Zuidasdok en internationale treinverbindingen, een toezegging aan mevrouw Van Ginneken.

En dan heb ik nog een toezegging van de Staatssecretaris:

- In de zomer zal de Kamer de agenda met betrekking tot ov-knooppunten ontvangen, waarin het landelijk criterium wordt meegenomen. Dat is een toezegging aan mevrouw Van Ginneken.

Dan zijn we gekomen aan het eind van dit overleg over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Ik dank de Minister en de Staatssecretaris en hun begeleiding. Ik dank de collega's voor de inbreng. Ik dank de audiovisuele dienst en in het bijzonder de bodes voor hun sprintwerk bij het kopiëren van de moties. Prettige avond.

Sluiting 18.05 uur.