

Vergaderjaar 2024–2025

36 757

Wijziging van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025 (Incidentele suppletoire begroting inzake ViA15)

Nr. 5

VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG

Vastgesteld 27 juni 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 11 juni 2025 overleg gevoerd met mevrouw Hermans, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, Vice-Minister-President, over:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025 (Incidentele suppletoire begroting inzake ViA15) (Kamerstuk 36 757).**

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

De voorzitter van de commissie,
Peter de Groot

De griffier van de commissie,
Schukkink

Voorzitter: Peter de Groot
Griffier: Schukkink

Aanwezig zijn drie leden der Kamer, te weten: Peter de Groot, De Hoop en Veltman,

en mevrouw Hermans, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, Vice-Minister-President.

Aanvang 15.34 uur.

De voorzitter:

Dames en heren, hartelijk welkom bij dit wetgevingsoverleg over de incidentele suppletoire begroting inzake ViA15. Hartelijk welkom aan de mensen op de publieke tribune en de mensen die dit op afstand volgen. Uiteraard ook een hartelijk welkom aan de Minister, de ondersteuning en de leden. We gaan snel beginnen met het debat. Dat doe ik door de heer De Hoop namens GroenLinks-Partij van de Arbeid het woord te geven. Gaat uw gang.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter. Ik maak ook maar van de gelegenheid gebruik om de Minister welkom te heten in de commissie voor haar eerste debat in de commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Ik hoop op een prettige samenwerking met deze demissionaire Minister voor de periode die er is. Voorzitter. Op de valreep heeft het kabinet een miljard euro aan investeringsruimte uit het Mobiliteitsfonds gehaald voor een snelweg die vracht voor Duitsland van het spoor naar de weg moet halen. Wat GroenLinks-Partij van de Arbeid betreft is dat de omgekeerde wereld. Er was destijds veel te doen om de Betuwelijn. Het was een miljardenproject, maar deze vrachtcorridor is wel duurzaam en landschapsparend: duizenden vrachtwagens minder op de weg, geen CO₂, geen stikstof, minder files, geen verkeersdoden. Die Betuweroute draait nu op 80% van haar capaciteit. Wat is nodig voor 100% en dus bijvoorbeeld minder vrachtwagens? Dat is verbetering van de aansluiting in Duitsland. Dat gaat nu gebeuren. Dat is in 2026 af, dat derde spoor tussen Zevenaar en Oberhausen. Dat is wel laat. We moeten dat een kans geven en kijken wat er dan extra kan gebeuren op de Betuweroute. Van de weg naar het spoor, hoe mooi kan dat zijn?

Dit gevallen kabinet gaat alsnog het tegenovergestelde doen. Het legt een extra vrachtwagenroute aan, dwars door ons rivierenlandschap, om meer buitenlandse vrachtverkeer door Nederland te faciliteren. Het is de vraag hoeveel deze enorme investering bijdraagt aan onze economie. Wat we nu al weten, is dat het zal leiden tot meer vervuiling en meer lawaai, stikstof, uitstoot en files elders in het land. We weten dat vrachtverkeer over de weg de maatschappij gemiddeld € 0,17 per gereden kilometer meer kost dan het ons oplevert. We subsidiëren daarmee toch echt ook de vervuiling. Alle stikstofregels moesten ook overhoop om dit mogelijk te maken. Zes boeren werden uitgekocht, rechtszaken, nieuwe wetgeving: alles uit de kast om die vervuiling mogelijk te maken en deze investering. Dit project vertraagt de mogelijke legalisatie van PAS-melders over het hele traject van de havens naar de grens. Ik was dan ook wel benieuwd geweest naar het standpunt van BBB en NSC, maar helaas zijn alleen de VVD en GroenLinks-Partij van de Arbeid vandaag sprekers.

Voorzitter. Dan over dat miljard. Want daar gaat dit debat eigenlijk over, over die incidentele suppletoire begroting. Elk MIRT-debat weer kijken we wat allemaal mogelijk is met het geld en de capaciteit die we hebben. Zorgvuldige afwegingen om met beperkte middelen het maximale voor Nederland te bereiken. De grootste zorg voor dit moment is de beroerde staat van onderhoud van bruggen en viaducten. We hebben het gezien bij

de A7 in Uitwellingerga, de A12 bij Velperbroek, de A7 bij Purmerend en noem maar op. Het met spoed moeten sluiten van een belangrijke brug is een drama, zelfs als we daarmee erger voorkomen. Voorkomen dat het echt misgaat, was voor iedereen, ook in deze commissie, de prioriteit en dat kost veel geld. We hebben daar alleen al 25 miljard voor de nodig de komende jaren, schetste ook de Rekenkamer vorig jaar. Extra geld dat er niet is.

De vorige Minister zei: ik ben in een veel te krap pak genaaid, als ik zie wat er allemaal nodig is met die investeringen in infrastructuur. Ik zou deze Minister willen vragen: hoe gaat u ervoor zorgen dat juist het onderhoud als eerste op orde is? Waarom kiest zij niet voor investeringen die onze infrastructuur vooruithelpen? Wat zegt dit over de prioritering van het kabinet binnen de meerjarenbegroting? Waarom hebben we überhaupt nog een meerjarenbegroting als we op deze manier een miljard uitgeven? Ondertussen zullen we forse reserves moeten aanhouden om in te kunnen grijpen bij noodsituaties. Daar hebben we een potje voor, voor de risicoreserveringen, en een ander potje voor alle projecten die nog moeten komen om Nederland bereikbaar te houden. Dit kabinet gaat alsnog alle middelen inzetten. Met deze incidentele begrotingswijziging gaat de komende jaren ruim de helft van alle gereserveerde ruimte naar de Via15. Er staat 1,63 miljard tot 2030. De helft daarvan, 790 miljoen, wordt nu hiervoor ingezet. Dat is een heel flink bedrag dat je ook anders had kunnen inzetten. Je zou het bijna potverteren noemen als je lid van de VVD was, denk ik. En het leidt tot stilstand. Dat vind ik echt. Investeringen die wel echt zouden kunnen zorgen voor vooruitgang, worden uitgesteld. Mijn fractie is hier dus ook tegen.

De coalitie draait ondertussen het ov de nek om. Ze laten het achterstallig onderhoud oplopen tot er echt misschien wel een keer een brug instort. Ze weigeren om onze mobiliteit zo te organiseren dat we er maximaal van kunnen profiteren tegen lage maatschappelijke kosten. Er wordt geweigerd om die kosten eerlijk te verdelen over de gebruikers. Ze weigeren te kiezen voor klimaat en natuur door CO₂- en stikstofemissies echt aan te pakken. Dat zou deze Minister van Klimaat toch ook aan moeten gaan? Ik ben dan ook blij dat we straks nieuwe verkiezingen krijgen, zodat we die investeringen anders kunnen doen. We gaan zeker het kabinet-Wilders/Yeşilgöz niet helpen om over zijn graf heen nog even snel voor de zomer op deze manier een miljard – ja, ik moet het toch zeggen – te plunderen dat wat mij betreft veel beter ingezet zou kunnen worden voor de instandhouding van onze infrastructuur.

Dank, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U heeft een interruptie en het zal u niet verbazen dat die van mevrouw Veltman van de VVD is. Gaat uw gang, mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik hoor het betoog van de heer De Hoop aan en ik ben het met een aantal dingen eigenlijk zeer eens. Neem bijvoorbeeld dat de Betuweroute beter benut zou moeten worden. Die is absoluut niet op zijn optimale kunnen aan het presteren nu, en dat is zacht uitgedrukt. We zien dat het spoorgoederenvervoer spaak loopt omdat de Betuweroute niet functioneert zoals die hoort te functioneren. Daar ben ik het dus zeer mee eens.

Tegelijkertijd hoor ik: nu wordt deze weg aangelegd om vrachtverkeer van de Betuweroute naar de weg te krijgen. Ik denk dat dat een verkeerde voorstelling van zaken is. Mensen staan dagelijks in de file op de Pleijroute, rondom Arnhem, rondom Nijmegen. Het is een drama daar, al heel lang. Ik heb recent nog bedrijven gesproken in die regio. Alle bedrijven staan met de handen in het haar. Ze moeten hun bedrijfsvoering afstemmen op files en proberen daaromheen te rijden. Ze redden het gewoon bijna niet meer daardoor. Er zijn verschillende logistieke centra in

Gelderland die hier ongeloofelijk veel last van hebben. Dan heb ik het niet alleen over de verbinding Rotterdamse haven-Duitsland en vice versa, maar ook echt over de regionale wegen die daaraan ...

De voorzitter:

Dit is best een lange interruptie, eigenlijk.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dus ik vraag me het volgende af. Het is de omgekeerde wereld van GroenLinks-PvdA, volgens mij. Door op deze manier te reageren op deze weg, waar iedereen zo naar aan het snakken is, ben je eerder stilstand dan vooruitgang aan het bevorderen, zou ik zeggen.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Toch ben ik het daar niet mee eens. Kijk puur naar die Betuweroute. Ik zei al in mijn bijdrage dat daar op dit moment 80% van wordt gebruikt. We zien dat er een derde spoor komt. Dat maakt dat er meer ruimte ontstaat. Wat je ook ziet op de Betuweroute, is dat daarlangs heel veel steenkool naar Duitsland gaat. Wij weten ook dat vanuit het Duitse kabinet heel erg ingezet wordt op minder steenkool. Dus los van die 20% die al over is, los van die derde route die er ook komt, zal er de komende periode meer ruimte ontstaan omdat er minder steenkool van die Rotterdamse haven over de Betuweroute naar Duitsland vervoerd zal worden. Dus mijn inschatting is dat er nog meer ruimte zal ontstaan.

Als je dan het miljardenproject van de Betuweroute hebt – ik weet het aantal miljarden niet meer uit mijn hoofd, maar volgens mij was het in ieder geval meer dan 4 miljard – dan vind ik het heel erg zonde dat wij in de tussentijd, als het niet eens volledig wordt ingezet, nu voor een miljard weer zo'n investering doen. Ik ben er ook niet van overtuigd dat we hier de files zomaar mee oplossen. Ondertussen zet je de al beperkte stikstofruimte die je hebt hier ook nog voor in. Dus ik vind het op heel veel verschillende manieren heel erg onverstandig. Uiteindelijk is het toch het beste als je zo veel mogelijk vracht met het openbaar vervoer vervoert; dat moet mevrouw Veltman met me eens zijn. Dus ik vind dit, ook met het oog op de toekomst, niet een verstandige investering. Het is flink veel geld, dat wat GroenLinks-Partij van de Arbeid betreft veel beter geïnvesteerd zou kunnen worden in openbaar vervoer en het onderhoud van onze infrastructuur, wat volgens mij de VVD ook enorm aangaat.

De voorzitter:

Mevrouw Veltman, graag een korte interruptie.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Het is een soort wensdenken om te denken dat je de weg dan niet nodig zult hebben. Dat is wat GroenLinks-PvdA zou doen door zich te verzetten tegen het besluit om dit budget te regelen. Het is en-en-en. Ja, er is vervoer per spoor nodig, maar ook heel duidelijk nog heel veel vervoer over de weg, zeker als we met elkaar een economische groei nastreven om onze welvaart hier in Nederland te behouden en ons veilig te kunnen houden. Ik vind het zo jammer dat het zo'n kortzichtige gedachte is.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik vind het geen wensdenken; ik vind het keuzes maken in schaarste. We hebben een enorme schaarste als het gaat om middelen voor de infrastructuur. Ik vind dan deze keuze niet de verstandigste. We hebben niet alleen schaarste in de financiën voor infrastructuur; we hebben ook nog schaarste in stikstofruimte. Die doet weer wat met de PAS-melders. Ik heb het hele rijtje opgenoemd van wat dit voor de milieuvervuiling en de omgeving doet. Ik vind dat dan een buitengewoon onverstandige keuze.

Los van de inhoudelijke lijn is het ook qua begrotingsbeleid niet heel netjes hoe dit gebeurd is. We hebben nu een incidentele begroting, terwijl dat normaal gesproken via de MIRT-cyclus loopt. Ik weet dat de VVD altijd heel strak is op begrotingsbeleid. Nu hebben we een project dat uiteindelijk in totaal een miljard kost en dat de VVD goedgezind is, en dan kan het. Dat vind ik wel een beetje ingewikkeld vanuit de controlerende taak van de Kamer. Ik vind niet dat deze route zo moet. Ik hoop dat het de laatste keer is dat het op deze manier gebeurt. Dat hoop ik ook van de Minister te horen.

De voorzitter:

Mevrouw Veltman, een laatste interruptie.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik hoor de heer De Hoop zeggen: het is 1 miljard en het wordt ineens via een rare route geregeld. Maar dit wordt keurig geregeld om op tijd de handtekening met de aannemer te kunnen zetten. Dat moet in de eerste week van juli gebeuren. Ik hoop straks nog wat meer over nog wat mijlpalen te horen van de Minister. Als je dit niet op tijd doet, zal het tientallen miljoenen kosten om weer het hele traject op de rit te krijgen. Dat zou ik nou eens desinvestering van ons belastinggeld vinden. Dus ik wil dat wel rechtgezet hebben.

De voorzitter:

Meneer De Hoop, nog een korte reactie.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Twée dingen kunnen tegelijkertijd waar zijn. Ja, als je dit niet per 1 juli doet, gaat het inderdaad meer kosten. Dat is waar. Maar mevrouw Veltman moet het ook met mij eens zijn dat dit niet de manier is waarop wij dit in de commissie voor Infrastructuur en Waterstaat doen met deze investeringen. Dat doen we keurig via het Mobiliteitsfonds, de MIRT-uitgaven, bij de begroting aan het einde van het jaar. Dat doen we niet op deze manier. Dat is gewoon niet hoe we dat doen in deze commissie. Dat is niet het begrotingsbeleid dat we met elkaar hebben. Daarom is nu ook op deze manier die incidentele begroting erdoorheen gefietst. Ik vind dat niet een normale gang van zaken. Mevrouw Veltman heeft gelijk: het zal leiden tot meer miljoenen. Maar over een project dat in totaal een miljard kost, is dat relatief weinig. Dan denk ik: uiteindelijk moeten we met elkaar ook de goede procedures volgen. Ik vind dat het ministerie dat op deze manier niet zorgvuldig en niet goed gedaan heeft.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Veltman voor haar inbreng.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik ben zeker voorstander van de juiste procedures. Daarom zitten we nu ook hier.

Voor het doortrekken van de A15 en het verbreden van de A12 was het ontwerp in 2017 gereed. Vanaf dat moment is er geprocedeerd. Zeven maanden geleden was de kogel eindelijk door de kerk. De Raad van State gaf groen licht voor de aanleg. De aanpak van de A15 betreft niet zomaar een stuk snelweg. Het is een ontbrekende schakel in een van de belangrijkste oost-westroutes van Nederland, van de Rotterdamse haven via de Betuwe naar het oosten van het land en Duitsland. Deze ontbrekende schakel veroorzaakt grote, structurele bereikbaarheidsproblemen en zorgt voor een onnodig zware belasting van lokale wegen.

Toen ik recent een aantal ondernemers sprak in de regio – ik zei het al – maakten zij eens te meer duidelijk dat het feit dat de A15 doodloopt bij Bemmelen, een enorme belemmering is voor de mogelijkheden die zij

hebben, laat staan voor de economische groei en het grijpen van kansen. Het doortrekken van de A15 en het verbreden van de A12 betekent een betere doorstroming op het onderliggende wegennet, zoals de Pleijroute, minder sluipverkeer in de dorpen en minder files op de A12 en A50. Zo veel mensen staan hier iedere dag weer vast, om nog maar niet te spreken over de tienduizenden nieuwe woningen die gepland worden in Arnhem en Nijmegen. Die zijn keihard nodig. De bereikbaarheid van die woningen is net zo hard nodig. Sterker nog, zonder bereikbare woningen geen woningen.

Voorzitter. Deze weg aanleggen betekent dat we ervoor zorgen dat we niet stilstaan, maar vooruitgaan. Daar is het de VVD om te doen. Nu is het tijd om door te pakken. De uitvoering moet zo snel mogelijk starten. Nu niet dit budget goedkeuren zou betekenen dat projectmijlpalen vanwege seizoensinvloeden met minimaal een volledig kalenderjaar opschuiven. Ik heb nog een aantal vragen aan de Minister. Gaat de start van de uitvoering op 1 januari 2026 ook echt door, ervan uitgaande dat de Tweede Kamer instemt met het budget? Kan zij misschien zelfs zorgen voor versnelling? Kan zij een beeld geven van belangrijke projectmijlpalen die zullen volgen? Wanneer denkt zij dat de eerste auto of vrachtauto eroverheen kan rijden?

Voorzitter. Tot slot ben ik benieuwd of de Minister een beeld heeft van hoe dit project, inclusief de onderbouwing voor de aanpak van het stikstofprobleem, waarmee de Raad van State nu akkoord is gegaan, een goed voorbeeld kan zijn voor andere belangrijke wegprojecten in Nederland.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik zou toch nog aan mevrouw Veltman het volgende willen vragen. Als zij ziet dat de helft van de investeringsruimte tot 2031, dus 790 miljoen, hiervoor ingezet wordt, hoe denkt zij dan dat het opgelost gaat worden als er iets gebeurt met een brug in Nederland? Dit deel van ons budget binnen de begroting, die reservering, is daarvoor bedoeld op het moment dat er wat gebeurt. Mevrouw Veltman weet net als ik dat het niet zo goed gaat met het onderhoud. Daar maken we ons beiden zorgen over. In hoeverre schat zij in dat het tot vertraging zal leiden bij projecten die nu problemen hebben met onderhoud, bruggen et cetera?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

We delen inderdaad de mening dat het onderhoud van onze infrastructuur van ongelofelijk groot belang is. In alle debatten hebben we het er ook over dat we vinden dat dat als prioriteit moet worden aangepakt. Ik ben ook ontzettend blij dat Rijkswaterstaat de onderhoudsopgave van 2 miljard naar 3 miljard aan het opschalen is. Dus daar is ruimte voor. En ook daarin zullen keuzes gemaakt moeten worden. Er is sprake van schaarste van budgetten, maar we moeten alles doen wat we kunnen om dat onderhoud goed te regelen. Op het moment dat er in een regio waarin er zo veel problemen zijn met files een weg aangelegd kan worden waar die regio al zo veel jaren op wacht en naar snakt, moeten we daar ook echt werk van maken.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Als mevrouw Veltman zegt «dat is voor ons de prioriteit», dan concludeer ik dat dat op dit moment niet zo is. De ViA15 heeft nu dus prioriteit voor meer dan de helft van het investeringsbudget voor de reservering; dat gaat juist om de projecten waar mevrouw Veltman het over heeft. Dan geeft ze hiermee wat betreft het budget voor onderhoud en bruggen toch de voorkeur aan de ViA15?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Nee, dat is en-en. Ik sprak net over de opschaling van Rijkswaterstaat; die krijgen er een miljard bij om te proberen het onderhoud zo snel mogelijk

aan te pakken op de plekken waar er anders een heel groot risico is dat je ergens helemaal niet overheen kunt rijden. Ik maak daar ook telkens een punt van. Ik zie ook dat er plekken in Nederland zijn waar bijvoorbeeld zwaar vrachtverkeer niet meer kan rijden; die moeten zeker aangepakt worden. Maar de budgetten zijn bij het ministerie zo ingericht dat er ruimte is voor onderhoud én aanleg. Ik ben blij dat we dit in ieder geval kunnen doen, want er liggen op dit moment negentien projecten – het zijn er veertien plus vijf – überhaupt stil als het gaat om aanleg. Ik ben blij dat we de ruimte hebben om die aan te pakken.

De voorzitter:

Ik dank u wel. Dan zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de kant van de Kamer. We gaan even heel kort schorsen, zodat de Minister zich kan voorbereiden op de beantwoording. Ik wil graag vijftien minuten schorsen, tot 16.05 uur ongeveer. Ik schors.

De vergadering wordt van 15.51 uur tot 16.05 uur geschorst.

De voorzitter:

Dames en heren, ik heropen dit debat van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat over de incidentele suppletoire begroting inzake ViA15. Welkom terug aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Ik geef u graag het woord. Gaat uw gang.

Minister Hermans:

Dank, voorzitter. Leuk om een debat in deze commissie te voeren vanmiddag. Normaal zou ik met blokjes werken, maar dat lijkt me gelet op de inbreng van twee Kamerleden niet echt nodig. Ik beantwoord dus gewoon eerst de vragen van de heer De Hoop en daarna die van mevrouw Veltman.

Ik begin met de vraag van de heer De Hoop hoe ik ervoor ga zorgen dat ook het onderhoud op orde is. Of blijft, zou je misschien wel moeten zeggen. Laat ik zeggen dat de instandhouding van alles wat wij hebben aan wegen in Nederland niet alleen voor mij, maar ook voor het kabinet heel belangrijk is. Het is van groot belang voor mensen om überhaupt naar hun werk te kunnen gaan en om familie en vrienden te kunnen bezoeken, als ze dat al met de auto doen, maar natuurlijk ook voor onze economie. Daarom wordt er ook ingezet op de instandhouding van ons wegennetwerk.

Eerder is naast het extra geld dat in het coalitieakkoord is vrijgemaakt, ook capaciteit én budget geschoven van de aanleg van wegen naar instandhouding. Hiermee groeit in de periode tot 2032 het beschikbare budget voor instandhouding met 3,1 miljard. Voor de bereikbaarheid is het belangrijk om knelpunten op te lossen. Dat gebeurt natuurlijk door in onderhoud te investeren, maar ook door de aanleg van nieuwe infrastructuur. Daar is de A15 een belangrijk voorbeeld van. In de scope van de ViA15 zitten ook onderhoudsmaatregelen aan het areaal, om het even in jargon te zeggen. Tijdens de realisatie worden de A15 en de A12 onderhouden door de aannemer. Na de realisatie wordt het gehele tracé van 33 kilometer twintig jaar lang onderhouden. Aangezien het project voltooid wordt op basis van een DBFM-contract, is de financiering voor het onderhoud hiervan ook gewaarborgd.

Dan de vraag van de heer De Hoop waarom ik niet kies voor een investering die onze infrastructuur vooruithelpt. IenW zet alleen maar in op investeringen die de infrastructuur vooruithelpen. Dit specifieke project draagt daar op verschillende manieren aan bij of heeft verschillende doelstellingen. Het gaat over doorstroming, over robuustheid van het netwerk, over het kunnen ontwikkelen van de regio Arnhem-Nijmegen en het realiseren van een ontbrekende schakel in de internationale verbinding tussen Rotterdam en Duitsland. Daarbij ontlast het project het

onderliggende wegennet, en dat heeft weer positieve effecten op de veiligheid en de leefbaarheid. Het biedt ook kansen voor woningbouw. De inzet vanuit lenW is er dus op gericht projecten gerealiseerd te krijgen. Daarom zet lenW naast op instandhouding en op onderhoud ook in op MIRT-projecten die zich in de realisatiefase bevinden. De ViA15 is daar een voorbeeld van. Dat over investeringen en het vooruithelpen van onze infrastructuur.

Wat zegt dit over de prioritering van het kabinet binnen de meerjarenbegroting? Op nummer één staat de instandhouding en op nummer twee staat het afmaken van lopende trajecten. lenW richt zich op het afronden van projecten en programma's binnen het MIRT die geen belemmeringen ondervinden op het vlak van stikstof of capaciteit. Bij weg- en vaarweg-projecten betekent dat dat de focus ligt op projecten binnen het MIRT die zich in de realisatiefase bevinden of deze naderen. Daar is dit project dus een voorbeeld van.

Voorzitter. Dan een vraag die eigenlijk voortkwam uit een interruptiedebat tussen mevrouw Veltman en de heer De Hoop, en wel over deze procedure. Is dit een nette procedure? Als ik de woorden van de heer De Hoop goed begreep, vroeg hij of wij gaan voorkomen dat dit de nieuwe standaard wordt. Deze procedure is een uitzondering. Normaal gesproken loopt het via het MIRT en loopt het natuurlijk allemaal keurig mee in de reguliere besluitvorming en begrotingscyclus. Dit is even een bijzonder geval. Daarom heeft voormalig Minister Madlener in eerste instantie een beroep gedaan op een artikel in de Comptabiliteitswet. Daar heeft de Kamer van gezegd: wij willen dat liever via een incidentele suppletoire begroting. Die stap zetten wij nu op verzoek en dat verzoek begrijp ik ook. We kunnen niet wachten tot het reguliere besluitvormingsmoment, want dan zou dit hele project heel veel vertraging oplopen, met ook alle budgettaire consequenties en bestuurlijke onrust die dat veroorzaakt van dien. Het gaat om het belang van een project dat al zo lang op de plank ligt, waar veel rechtszaken over gevoerd zijn. Mevrouw Veltman zei, geloof ik, dat de eerste besluiten in 2017 genomen zijn. Op een gegeven moment moet het echt door en hier hebben we die harde deadline van 1 juli. Het is dus een uitzondering in de procedure, maar in die uitzondering volgen we wel keurig de regels die horen bij zo'n uitzonderingsbepaling en die kan en mag ook binnen de Comptabiliteitswet.

Voorzitter. Dan kom ik bij de vragen van mevrouw Veltman. Mevrouw Veltman vroeg mij of de start van de uitvoering op 1 januari 2026 ook echt doorgaat, ervan uitgaande dat de Tweede Kamer en natuurlijk ook de Eerste Kamer instemmen met het budget. Sinds de positieve uitspraak van de Raad van State in oktober afgelopen jaar is Rijkswaterstaat samen met de opdrachtnemer bezig met het actualiseren van het contract en het herijken van de planning. Dat is nu klaar. In de eerste week van juli staat nu gepland om het contract met de aannemer, opdrachtnemer Gelre-Groen, te tekenen. Nogmaals, mits de Kamers akkoord gaan met de financiering. Met de opdrachtnemer, met GelreGroen, is gekomen tot een planning die robuust is. Daarbij is rekening gehouden met een aantal factoren waarmee je in zo'n planning rekening moet houden. Dan moet u denken aan de treinvrije periode en ook de seizoensinvloeden. Ik heb er vertrouwen in dat er niet later dan 1 januari gestart kan worden met de voorbereidende werkzaamheden, zoals het verplaatsen van kabels en leidingen, zodat in september 2026 daadwerkelijk gestart kan worden met de werkzaamheden.

Mevrouw Veltman vroeg mij of ik kan zorgen voor versnelling. Het antwoord daarop is nee. De planning is recent geactualiseerd en geoptimaliseerd. Ik zie op dit moment geen mogelijkheden meer om dat nog verder te versnellen.

Dan de vraag of ik de belangrijke projectmijlpalen kan aangeven. Ik zei al dat de aanvangsdatum van het contract, mits akkoord van beide Kamers, 1 januari 2026 is. Dan starten dus de voorbereidende werkzaamheden. De

uitvoering start dan in september '26 en de werkzaamheden duren naar verwachting tot eind 2031. Dat kan ik nog iets verder specificeren. Mevrouw Veltman vroeg mij ook wanneer de eerste auto's over de weg kunnen rijden, de eerste vrachtauto's. Het is de bedoeling dat medio 2030 de bestaande A12 en A15 verbreed zijn. Dan kan het verkeer hier gebruik van maken. Eind 2031 kunnen de eerste auto's en vrachtauto's dan over het nieuwe tracé rijden. Dit zijn de data die in het contract als momenten, als mijlpalen zijn opgenomen.

Ik had hier nog de vraag over de procedure van de heer De Hoop, maar die had ik al beantwoord. Dus volgens mij waren dit de aan mij gestelde vragen, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik kijk even naar de leden of dat ook zo is, of zij nog een vraag open hebben staan of wellicht een interruptie hebben.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik had nog een vraag openstaan, namelijk in hoeverre dit project, omdat het uiteindelijk van de Raad van State een goed oordeel heeft gekregen eind vorig jaar, ook een goed voorbeeld kan zijn voor andere wegprojecten waar nog een stikstofprobleem geldt.

Minister Hermans:

De Raad van State is akkoord gegaan met de voor dit project gehanteerde rekenafstand van 25 kilometer voor de stikstofdepositie. Dat is goed nieuws. Die methode wordt nu ook landelijk gehanteerd, bijvoorbeeld voor woningbouw en andere infrastructurele projecten. Tegelijkertijd wordt het project zorgvuldig ingepast in de omgeving, met maatregelen voor geluid, flora en fauna. Ook wordt de ViA15 energieneutraal opgeleverd; dat zeg ik met een glimlach vanwege mijn andere verantwoordelijkheid. In het project is ook de realisatie van een nieuwe snelfietsroute opgenomen. Er zitten dus een aantal elementen in die een voorbeeld kunnen zijn voor toekomstige projecten.

Ik durf niet te zeggen of dit in het hele stikstofvraagstuk nieuwe doorslaggevende inzichten geeft, maar dit laat wel zien dat er ruimte is binnen de bestaande beperkte ruimte als je hier op de goede manier naar kijkt en de goede mitigerende maatregelen neemt. Om die reden ben ik blij met de uitspraken van afgelopen oktober en om die reden hoop ik ook echt dat de Kamer instemt met de stap die we nu willen zetten, zodat dit project kan starten. Dit project speelt echt al jaren. Mevrouw Veltman zei terecht dat het die regio echt gaat ontlasten en dat het echt gaat zorgen dat nieuwe woonwijken ontsloten kunnen worden maar ook dat bestaande wijken die nu last hebben van veel verkeer dat door de stad gaat, ontzien kunnen worden. Kortom, ik zie echt een veelheid aan voordelen bij het nu kunnen starten met dit project.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik kijk even of mevrouw Veltman afdoende is beantwoord. Dat is het geval. Dan ga ik naar de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

De Minister lokte mij een beetje uit. Ik noem daarom vanuit het project een voorbeeld waarvan ik eigenlijk denk dat de Minister het met mij eens is dat dit misschien niet helemaal de route is die dit kabinet wil bewandelen. Ik bedoel het feit dat er zes boeren zijn uitgekocht en dat extern salderen heeft plaatsgevonden. Op grond van wat bijvoorbeeld de Minister van LNVN zegt, is dat volgens mij niet helemaal de route die dit kabinet graag bewandelt. Ik zou de Minister dus willen vragen of zij echt vindt dat dit, met de beperkte stikstofruimte die er is, een goed voorbeeld is.

Minister **Hermans**:

Dit demissionaire kabinet heeft verschillende prioriteiten. Eén daarvan ligt binnen de stikstofaanpak, hoe je stikstof wil aanpakken en hoe je daarin omgaat met ondernemers, met boeren, die vaak ook al jarenlang, gedurende meerdere generaties, een bedrijf hebben. Hoe ga je met hen om in dit ingewikkelde vraagstuk? Maar een prioriteit van dit kabinet is ook om te zorgen dat er voldoende woningen gebouwd worden voor al die mensen die op zoek zijn naar een woning. Die woningen moeten ook bereikbaar zijn. Ook de bereikbaarheid van ons land voor de woningmarkt maar ook voor onze economie is een prioriteit. Het is altijd het verdelen van schaarste: schaarse middelen qua euro's, schaarse ruimte, letterlijk in vierkante meters, en in dit geval ook schaarse stikstofruimte. Dit is dus gewoon gegaan conform regels zoals we die met elkaar hebben afgesproken. Ik ben blij dat het op deze manier met boeren in de omgeving en de rekenafstand van 25 kilometer gelukt is om dit project wel van start te kunnen laten gaan.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel. Ik kijk even naar de leden: is een tweede termijn gewenst? Dat is het geval. Dan gaan we nu starten met de tweede termijn van de kant van de Kamer. Het woord is allereerst weer aan de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter. Die tweede termijn hoeft wat mij betreft niet heel lang te worden, maar ik heb namens mijn fractie toch nog een motie. Ook nog dank aan de Minister. Waarschijnlijk is dit het enige debat dat zij met deze commissie gevoerd heeft. Dank voor het tijdelijk overnemen van deze portefeuille en dank voor de beantwoording. De motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het onwenselijk is om vlak voor een begrotingsbehandeling ruim 1 miljard euro uit het Mobiliteitsfonds te halen zonder dat de gevolgen voor andere projecten duidelijk in beeld, besproken en afgewogen zijn;

verzoekt de regering om de incidentele suppletoire begroting ViA15 in te trekken en de inhoud hiervan te betrekken bij een reguliere MIRT-behandeling en de Miljoenennota in september,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Hoop.

Zij krijgt nr. 4 (36 757).

Dank u wel. Mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Voorzitter, dank. Dank aan de Minister voor het beantwoorden van de vragen. Het is fijn dat zij dat hier namens het kabinet heeft kunnen doen. Dat heeft nog helderheid kunnen geven.

De VVD zou echt een gat in de lucht springen als de kogel door de kerk is en als de Kamers akkoord gaan met het toekennen van dit budget, zodat

we eindelijk kunnen beginnen. De regio zit hier al zo lang zó op te wachten. We zijn blij als het door kan gaan.
Dank.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we hiermee aan het einde gekomen van de tweede termijn van de kant van de Kamer. Ik schors voor een enkel moment. O, ik zie dat dat niet nodig is; dat is helemaal prettig. Dan gaan wij gelijk door met de tweede termijn van de kant van het kabinet. Ik wil de Minister graag het woord geven.

Minister Hermans:

Voorzitter, dank. De reden waarom ik gelijk kan reageren, is dat ik hier in de eerste termijn eigenlijk al iets over gezegd heb. Ik heb gezegd dat deze procedure natuurlijk niet de standaard maar een uitzondering is, maar wel volgens de regels. Deze procedure is om financiële redenen en vanwege de door mij genoemde bereikbaarheid van belang voor dit project. Als we de procedure nu vertragen, leidt dat tot vertraging in het project. Dat zal ook weer extra kosten met zich meebrengen. Dat zal minimaal zo'n 60 miljoen tot 80 miljoen zijn, als de vertraging beperkt blijft tot een jaar. Dat brengt ook nieuwe onzekerheid met zich mee. Alles bij elkaar vind ik dat onwenselijk. Ik wil verdere vertraging en verder oplopen van de kosten dus voorkomen. Vandaar deze route en vandaar ook het ontraden van deze motie.

De voorzitter:

De motie is ontraden. Dan dank ik de Minister en de ambtelijke ondersteuning voor de bijdrage van vandaag, want we zijn hiermee aan het einde gekomen van dit debat. Ik wil ook de leden danken, maar uiteraard ook de mensen die dit op de publieke tribune of op afstand hebben gevolgd en de ondersteuning voor het mogelijk maken van deze vergadering.

Deze vergadering gaat heel snel, maar ik moet nog één ding zeggen ten behoeve van de administratie. We hebben geen toezeggingen, maar ik wil wel vermelden dat wij morgen zullen stemmen over de motie en het wetsvoorstel. Morgen gaan wij dus over dit wetsvoorstel stemmen. Hierbij sluit ik deze vergadering over de incidentele suppletoire begroting inzake ViA15.

Sluiting 16.25 uur.