

Vergaderjaar 2017–2018

34 775 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2018

Nr. 55

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 22 december 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 11 december 2017 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Van Veldhoven, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 19 september 2017 inzake MIRT Overzicht 2018 (Kamerstuk 34 775 A, nr. 4);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 7 juli 2017 inzake voortgang Infra-projecten (Kamerstuk 34 550 A, nr. 63);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 1 mei 2017 inzake Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse en terugkoppeling OV en Spoortafels (Kamerstukken 31 305 en 29 984, nr. 229);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 7 juni 2017 inzake adviesrapport «Dichterbij en Sneller» van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Kamerstuk 31 305, nr. 230);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 14 februari 2017 inzake derde Publieksrapportage Rijkswegenet 2016 (Kamerstuk 34 550 A, nr. 55);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 15 februari 2017 inzake reactie op het CDA-plan «Lekker doorrijden» (Kamerstuk 34 550 A, nr. 56);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 16 februari 2017 inzake Agenda Fiets 2017–2020 van Tour de Force (Kamerstuk 34 681, nr. 1);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 8 maart 2017 inzake evaluatierapport gebiedstafelproces A16 Rotterdam (Kamerstuk 34 550 A, nr. 59);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 20 februari 2017 inzake project A27 Houten–Hooipolder (Kamerstuk 34 550 A, nr. 57);**

- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 22 februari 2017 inzake knooppunt Hooipolder (Kamerstuk 34 550 A, nr. 58);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 10 april 2017 inzake uitvoering motie van de leden De Boer en Jacobi over een monitoringsplan voor de pilot baggeren Westgat (Kamerstuk 31 409, nr. 153);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 21 april 2017 met de reactie op het artikel «En weer moest de Botlekbrug een dag dicht» (Kamerstuk 29 385, nr. 93);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 24 januari 2017 inzake startbeslissing Knooppunt A67/A73 Zaarderheiken (Kamerstuk 29 385, nr. 91);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 februari 2017 inzake startbeslissing A20 Nieuwerkerk a/d IJssel–Gouda (Kamerstuk 29 385, nr. 92);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 28 juni 2017 inzake 1e Publieksrapportage Rijkswegennet 2017 (Kamerstuk 34 550 A, nr. 62);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 6 juli 2017 inzake onderzoek Modal Shift van weg naar spoor en jaarrapportage ProRail spoorgoederenvervoer (Kamerstuk 29 984, nr. 727);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 14 juli 2017 met de beantwoording van vragen van de commissie over de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse en terugkoppeling ov en Spoortafels (Kamerstukken 31 305 en 29 984, nr. 233);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 8 augustus 2017 met informatie over de brandwerendheid bij een viertal wegtunnels bij Rijkswaterstaat (Kamerstuk 29 296, nr. 31);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 10 juli 2017 inzake onderhoud Strategische Bruggen Hoofdwegennet (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 81);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 9 oktober 2017 inzake rapport Hyperloop in the Netherlands (Kamerstuk 31 305, nr. 235);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 10 oktober 2017 met de reactie op het verzoek van de commissie inzake geluidsproblematiek rondom de A29/A4 (Kamerstuk 34 775 A, nr. 6);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 12 oktober 2017 inzake startbeslissing voor een MIRT-Verkenning voor het project Suurhoffbrug (Kamerstuk 34 775 A, nr. 7);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 25 oktober 2017 inzake tweede Publieksrapportage Rijkswegennet 2017 (Kamerstuk 34 775 A, nr. 10);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 23 oktober 2017 inzake planning A27 Houten–Hooipolder (Kamerstuk 34 775 A, nr. 9);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 november 2017 met de reactie op het verzoek van de commissie over het bericht «Honderdste storing op Botlekbrug» in het Algemeen Dagblad van 29 september 2017 (Kamerstuk 29 385, nr. 94);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 december 2017 inzake de evaluatie crisisbeheersing Merwe-debrug (Kamerstuk 34 775 XII, nr. 56);

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 november 2017 met informatie over verwerking van het regeerakkoord in de begroting van Infrastructuur en Waterstaat (Kamerstuk 34 775 XII, nr. 11);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 december 2017 met de beantwoording van vragen van de commissie over het MIRT Overzicht 2018 (Kamerstuk 34 775 A, nr. 4) (34 775 A, nr. 45);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 december 2017 over de uitkomst bestuurlijke overleggen MIRT.**

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Tjindink

Voorzitter: Agnes Mulder
Griffier: Jansma

Aanwezig zijn tien leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Gijs van Dijk, Remco Dijkstra, Van der Graaf, Kröger, Laçin, Von Martels, Agnes Mulder, Sienot en Ziegls,

en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Van Veldhoven, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 11.03 uur.

De voorzitter:

Goedemorgen allemaal. Ik wens iedereen van harte welkom. Aan de orde is vandaag het notaoverleg over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, dat we kortweg het MIRT noemen. Zojuist hebben we als commissie nog een aantal petities in ontvangst genomen. Ik heet ook de mensen hier op de publieke tribune van harte welkom. Natuurlijk heet ik ook de Minister, de leden, de ambtelijke ondersteuning en iedereen die dit debat volgt van harte welkom.

Ik hoor iemand zeggen «en de Staatssecretaris». Ja, de Staatssecretaris; hoe kan ik haar nou vergeten? Kersvers, en vandaag wordt ze stevig ondervraagd, denk ik! Ook haar wens ik van harte welkom.

Een aantal Kamerleden zijn even wat later. Zij komen gaandeweg het debat nog binnen. Ik wil in ieder geval alvast de leden voorstellen die er op dit moment zijn. Dat zijn de heer Van Aalst van de PVV-fractie, de heer Dijkstra van de VVD-fractie, de heer Sienot van D66, mevrouw Kröger van GroenLinks, de heer Laçin van de SP-fractie, mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie en de heer Von Martels van het CDA.

We hebben ook nog een rapporteur gehad, die naar de begroting heeft gekeken. Die heeft een presentatie voor de leden verzorgd. Als de leden naar aanleiding daarvan vragen hebben die aan de Minister dan wel aan de Staatssecretaris gericht zijn, dan is er vandaag ook de gelegenheid om die te stellen. We kunnen daar in de procedurevergadering ook nog een aparte procedure over afspreken, maar ik wil aangeven: stelt u vandaag uw vragen. De bewindspersonen zijn er en ze zijn graag bereid om op uw vragen in te gaan.

Ik maak de leden erop attent dat de spreekijdverdeling die we in de procedurevergadering met elkaar hebben afgesproken hier zal gelden. Ik zal vier interrupties per fractie toestaan.

Dan geef ik nu als eerste het woord aan de heer Van Aalst van de PVV-fractie. Voordat ik dat doe, meld ik nogmaals dat u dus vier interrupties heeft op elkaar. Daarnaast is het zo dat op het moment dat u niet via de voorzitter spreekt, ik misschien wel zal ingrijpen. Ik heb daarvoor namelijk een speciale knop ontdekt. Ja, echt! Ik grijp natuurlijk liever niet in. Waarom is het nou zo belangrijk om even na elkaar te spreken, met de voorzitter tussendoor? Omdat de camera u dan ook kan volgen. Dan is het debat voor de mensen thuis veel beter te volgen. Daarom zou ik u dus willen vragen om daar met elkaar goed op te letten.

Dan geef ik nu graag het woord aan de heer Van Aalst van de PVV-fractie.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Laat ik allereerst beginnen met mijn collega's er toch op te attenderen dat het, gezien het aantal collega's dat nog afwezig is, misschien niet handig was om het winterprogramma van de NS te verschuiven naar 31 januari. Maar dat terzijde.

Voorzitter. Laat ik allereerst mijn collega's en de Minister bedanken voor de steun voor mijn motie om zo veel mogelijk spits- en plusstroken om te zetten naar permanente rijstroken. Dat is belangrijk, want ongeacht alle

innovaties en slimme oplossingen is meer asfalt om op te rijden nog altijd de beste oplossing in de strijd tegen de files.

We hebben reeds uitgebreid bij de begrotingsbehandeling besproken dat de financiële middelen echter beperkt blijven, ondanks dat er voor 2 miljard aan bezuinigingen van de afgelopen jaren wordt teruggedraaid. Dat is temeer zo, doordat de coalitie blijkbaar geen verandering in de verdeelsleutel wil, waarmee die meer zou aansluiten op de mobiliteitsbehoefte van Nederlanders. Jammer.

Maar goed, dat roept bij mij wel wat vragen op. In het regeerakkoord staan concreet acht wegen genoemd. Dat ondersteunen wij als PVV natuurlijk van harte. Echter, gegeven de huidige verdeelsleutel, waarmee er dus maar zo'n 53%, oftewel 1 miljard, beschikbaar is voor extra wegen, vraag ik me wel af wat er dan concreet met die wegen gaat gebeuren. Gaat het echt om nieuwe verbredingen of wordt er voortgeborduurd op reeds bestaande projecten? Hoe zit dat precies?

Voorzitter. Dat gezegd hebbende, zal ik nu – traditiegetrouw – beginnen aan mijn rondje door Nederland. Weliswaar zijn de grootste fileknelpunten in de Randstad te vinden, maar ook daarbuiten doen zich knelpunten voor, bijvoorbeeld als gevolg van economische groei. Dat is het geval in Limburg bij VDL Nedcar, dat in korte tijd verwacht door te groeien naar 10.000 banen. Dat rechtvaardigt investeringen in betere ontsluiting via zowel weg als spoor. Voor wat betreft de spoorontsluiting is er reeds overleg gaande tussen de provincie en ProRail. Ik ben dus benieuwd wat daarvan de vorderingen zijn. Wat de weg betreft staat er al een mooi project in het MIRT, namelijk de door de PVV afgedwongen verbreding van de A2 tussen de knooppunten Het Vonderen en Kerensheide. Deze is door de bezuinigingen van Rutte II echter op de lange baan geschoven. Dat lijkt ons gezien de economische groei van VDL Nedcar en de toenemende werkgelegenheid aldaar ongewenst. Zeker als je bedenkt dat dit al een belangrijke transportader is voor onder andere Chemelot, lijkt het ons niet te veel gevraagd om dit project in overleg met de provincie wat naar voren te halen. Is de Minister daartoe bereid?

Voorzitter. Nu we het toch over de A2 hebben: ik neem aan dat met de A2 die in het regeerakkoord genoemd wordt, ook het deel tussen Eindhoven en Weert bedoeld wordt. Dit stuk is ook volgens de ANWB-leden het op een na grootste fileknelpunt in Nederland. Dat zal ongetwijfeld komen door mensen die in het mooie Limburg wonen en in Brainport Eindhoven werken. Het Platform A2, een mooi samenwerkingsverband tussen diverse gemeenten, bedrijven en burgers, pleit dan ook al jaren voor een goede oplossing waar in ieder geval een definitieve derde rijstrook onderdeel van uitmaakt. Kan de Minister aangeven welke mogelijkheden zij ziet om dit knelpunt op korte termijn aan te pakken?

Voorzitter. Hetzelfde geldt eigenlijk voor de A67 tussen Eindhoven en Venlo. Dit project is sinds vorig jaar opgenomen in het MIRT. Echter, er wordt eerst gekeken naar zogenaamde slimme oplossingen alvorens de verbreding naar twee keer drie rijstroken aan de orde is. Waarom deze halfslachtige aanpak en waarom niet meteen de procedure voor een verbreding starten en tegelijkertijd kijken naar eventuele slimme oplossingen? Het is nota bene ook een belangrijke goederencorridor, dus wellicht kan de Minister ook wat financiering uit Europa in het kader van TEN-T lospeuteren. Het zou toch mooi zijn als er ook eens wat Europees geld naar onze wegen terugvloeit, in plaats van alleen maar naar Zuid- en Oost-Europa.

Voorzitter. Als we een stuk westelijker doorrijden in Brabant, komen we bij de A58 uit. De A58 tussen Galder en Sint-Annabosch wordt dankzij de aangenomen motie-Madlener naar voren gehaald en versneld uitgevoerd. Echter, voor het verdere traject tussen Sint-Annabosch en Tilburg wordt vooralsnog alleen gekeken naar een innovatieve spitsstrook, en dit terwijl de zandbedding er al ligt en er geen aanpassing van kunstwerken nodig is

op dit tracé. Wat let de Minister dan nog om de asfaltmachine te laten rollen en hier met cofinanciering van de provincie een volwaardige derde rijstrook uit te rollen?

Voorzitter. Als we Brabant willen verlaten, komen we ongetwijfeld vast te staan op knooppunt A27-Hooipolder, nota bene voor een verkeerslicht. Dat is toch niet meer van deze tijd! Blijkbaar vonden de provinciale fracties van onder andere VVD, PvdA en SP dat ook, want zij hebben in een motie gedeputeerde staten verzocht om in gesprek te gaan met het nieuwe kabinet om te pleiten voor het verkeerslichtvrij maken van het traject. Overigens werd deze motie ook door D66 ingediend, bepaald geen liefhebbers van de automobilist. Dat onderstreept dus de noodzaak van dit knelpunt.

Voorzitter. Als we knooppunt A27-Hooipolder gepasseerd zijn, komen we uiteindelijk bij Utrecht uit. Ook daar treffen we een knelpunt aan dat veroorzaakt wordt door verkeerslichten, namelijk de tunneldoseringinstallatie van de Leidsche Rijntunnel. Uit onderzoek dat Minister Schultz heeft laten uitvoeren naar aanleiding van klachten hierover, is gebleken dat dit kan leiden tot 18% meer voertuigverliesuren. Echter, de Minister wil vooralsnog het tunneldoseringssysteem niet uitschakelen, omdat daar in het verleden bestuurlijke afspraken over gemaakt zijn. Te bizar voor woorden! Er worden hier dus gewoon bewust files gecreëerd. Bovendien waren deze afspraken, net als het systeem, bedoeld om files tegen te gaan. Nu uit onafhankelijk onderzoek blijkt dat het tegenovergestelde het geval is, is er toch voldoende reden om deze afspraken te herzien? En als de auto hatende GroenLinks-wethouder van Utrecht dat niet wil, wat dan nog! Het is een rijksweg en de bevoegdheid daarover ligt volledig bij het Rijk. Als gemeenten of provincies daaraan willen bijdragen, graag. Ik heb daar in mijn bijdrage ook al een aantal keer op gewezen. Echter, als gemeenten en provincies dwarsliggen, dan moet deze Minister daar maling aan hebben. Ze laat zich toch zeker niet chanteren door een GroenLinks-wethouder!

De voorzitter:

Mijnheer Van Aalst, dit roept een vraag op van een collega van de D66-fractie.

De heer Sienot (D66):

Ik hoor de heer Van Aalst dingen roepen waarop ik toch heel kort wil reageren. Een heel simpele vraag. Is mijnheer Van Aalst zich ervan bewust dat je juist ook van auto's kunt houden als je probeert om mensen op de fiets en in vervoer via het water en de trein te krijgen, juist omdat die automobilisten dan veel beter kunnen doorrijden? Het helpt juist als mensen kunnen doorrijden als je ervoor zorgt dat anderen andere keuzes maken.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik had dit natuurlijk al een klein beetje verwacht van D66 als je ze als niet-autoliefhebbers wegzet. Dat heb ik natuurlijk gedaan omdat wij een motie hebben ingediend om juist die doorstroming te verbeteren op spits- en plusstroken. Het bijzondere was dat D66 een van de weinige partijen was die dat niet steunde. Als zelfs de SP en de PvdA daar volgens mij positief in staan en voor zo'n motie stemmen, dan mag je toch wel stellen dat u in het rijtje met GroenLinks toch niet tot de autoliefhebbers behoort.

De voorzitter:

Ik zit even te kijken of er nog behoefte is aan een aanvullende vraag. Anders noteren we dat die straks nog later kan. Dan doen we het op deze manier en geef ik de heer Van Aalst het woord om verder te gaan met zijn betoeg. Hij zit al bijna op zes minuten.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Voorzitter. Wat ook merkwaardig is, is dat de regie en het beheer van het budget van een hoofdwet worden overgelaten aan decentrale overheden, zoals dat bij de 168 miljoen voor de Noordelijke Randweg Utrecht het geval is. Waarom is voor deze constructie gekozen en waarom is er überhaupt akkoord gegaan met deze halfslachtige oplossing, want twee keer twee rijstroken met een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur? Waarom is ervoor gekozen om de Ring Utrecht te voltooien middels een volwaardige rijksweg van minimaal 100 kilometer, die de A27 boven Utrecht verbindt met de A2?

Als we het autohatende Utrecht verlaten, komen we via de A2 al snel vast te staan bij het volgende linkse, autohatende bolwerk, genaamd Amsterdam. Ook hier geldt mijn oproep: laat u niet chanteren door allerlei linkse wethouders. Een goede bereikbaarheid van Amsterdam is namelijk niet alleen voor de grachtengordel van belang, maar vooral ook voor al die vele hardwerkende mensen die de stad de afgelopen jaren zijn ontvlucht, bijvoorbeeld naar Zaandam en Purmerend. De spitsstroken aldaar op de A7 en A8 bieden onvoldoende soelaas en zouden dus ook in lijn van mijn reeds aangenomen motie opgewaarderd moeten worden naar volwaardige rijstroken. Kan de Minister aangeven of dit mogelijk is en binnen welke termijn zij voornemens is om dit te realiseren?

Voorzitter. Dan rijden we door in de file naar Zuid-Holland, want als je de NMCA bekijkt, dan is zo'n beetje heel Zuid-Holland één groot knelpunt. Het is dan ook goed dat hier een hoop projecten reeds op de rol staan. Uiteraard pleiten wij ervoor om die zo spoedig mogelijk uit te voeren. Echter, ik wil er een aantal projecten in het bijzonder uitlichten.

Ten eerste de A20 Nieuwerkerk aan den IJssel–Gouda, al jaren een bekend knelpunt. Het is goed dat dit sinds vorig jaar eindelijk is opgenomen in het MIRT. Echter, in het tabblad lezen wij dat de versnelde realisatie mogelijk is indien de provincie bereid is tot cofinanciering. Dat lijkt mij haast vanzelfsprekend, want dit is een van de top drie knelpunten van Nederland volgens de file-top 50.

De **voorzitter**:

Over dit knelpunt heeft mevrouw Kröger van GroenLinks een vraag aan de heer Van Aalst.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Bijna elke zin van de heer Van Aalst roept een interruptie op, maar deze wordt het. De heer Van Aalst schetste een aantal autohatende bolwerken. Dan noemt hij een aantal grote steden, waarvan juist de verkeerswethouders van echt verschillende politieke kleuren hebben aangegeven: doe nou niet meer asfalt, want al die auto's passen niet in onze steden. En: er moet echt een integrale aanpak komen met veel sterker inzetten op ov, fiets, op verschillende modaliteiten. Dus hoe bekijkt de heer Van Aalst deze oproep, dus ook van partijen die toch ook meer aan de rechterkant van het spectrum zitten?

De heer **Van Aalst** (PVV):

Zoals wij al in de begrotingsbehandeling hebben aangegeven, vinden wij het heel belangrijk dat er juist gekeken wordt naar de mobiliteitsbehoefte van de Nederlanders. Als wij dan constateren dat nog steeds heel stabiel 73% van de mensen de auto pakt, moeten we volgens mij daarop schakelen. Dat betekent gewoon zo veel mogelijk asfalt aanleggen, zodat die mensen de komende jaren niet stil komen te staan. In de NMCA zien we richting 2030 dat het een puinhoop gaat worden in Nederland wat de bereikbaarheid betreft, dus wij zeggen: laten we nu vaart maken met vooral het uitvoeren van de projecten die al op de rol staan, waar mogelijk sneller en waar mogelijk met cofinanciering vanuit de regio.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger van GroenLinks heeft geen aanvullende vraag, dus de heer Van Aalst vervolgt zijn betoog.

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter. Even terugkomend op een van de drie topknelpunten in Nederland volgens de file-top 50: kan de Minister aangeven wanneer de realisatie hiervan is voltooid en hoeveel rijstroken erbij komen? Als we hier dan toch eindelijk mee aan de slag gaan, zou ik zeggen dat het dan wel zo slim is om meteen een verdubbeling van 2x2 naar 2x4 te realiseren.

Het grootste fileknelpunt van ons land is volgens de ANWB-leden de A4 tussen Leiden en Den Haag. Daar wordt nu volop aan gewerkt, alleen viel het mij op dat voor de openstelling een bandbreedte wordt gehanteerd van drie jaar, namelijk van 2020 tot en met 2022. Waarom is dat? Kan, gezien de urgentie, het hele tracé niet uiterlijk in 2020 worden afgerond? Ten derde komen we bij Rotterdam uit. Dit blijft, ondanks de geplande projecten A13–A16, A15 en de Blankenburgtunnel, nog een enorm knelpunt, zeker ook gezien de groei van de Rotterdamse haven. De hoogste tijd dus om op zijn minst een verkenning te starten naar de ontbrekende schakel rondom Rotterdam, namelijk de A4-Zuid. Dit kan niet alleen de A15 om Rotterdam verder ontlasten, maar biedt het vrachtverkeer ook een snellere verbinding richting Antwerpen. Nu zal de Minister ongetwijfeld geen budget hebben om deze weg direct aan te leggen, maar zou zij op zijn minst een verkenning daarnaar willen starten zodat een volgend kabinet er meteen mee aan de slag kan? De Minister is het hopelijk met ons eens dat het niet, net als bij de A4 Midden-Delfland, 50 jaar kan duren voordat dit ontbrekende stuk snelweg gerealiseerd is. Voorzitter. Ik zie dat de tijd begint te dringen, dus ik ga even vol gas door naar de rest van Nederland, waar het aantal fileknelpunten gelukkig beperkt is of al wordt aangepakt. In Friesland behoort die malle rotonde in Joure bijvoorbeeld tot het verleden, net zoals de verkeerslichten bij de kruising van de A7 en de A28 bij Groningen over een aantal jaren tot het verleden behoren. In Drenthe worden voor zover mij bekend alle knelpunten reeds aangepakt. Dat brengt mij bij mijn eindbestemming Overijssel. Nu begrijp ik dat dit op basis van de gekozen prioritering van de NMCA niet bovenaan het lijstje staat, maar in het kader van de verkeersveiligheid en leefbaarheid wil ik er toch voor pleiten dat de N35 bij Mariënheem wordt aangepakt. De rest van de N35 wordt al opgewaarderd in het kader van het MIRT en het zou heel raar en onwenselijk zijn als deze snelweg dwars door het dorp Mariënheem blijft lopen. De bewoners en de provincie vinden dit ook en zijn bereid tot cofinanciering om ook van dit laatste stukje N35 een 2x2 100 km-weg te maken. Is de Minister bereid om met de provincie en gemeente hierover in gesprek te gaan om dit te realiseren?

Voorzitter. Afrondend roep ik de Minister in algemene zin ertoe op om als provincies bereid zijn om een financiële bijdrage te leveren, hieraan prioriteit te geven om zo te proberen de betreffende knelpunten sneller aan te pakken. Verder roep ik de Minister op om zo veel mogelijk af te zien van bovenwettelijke eisen. Als provincies of gemeenten die toch op tafel leggen, is dat wat de PVV betreft volledig voor rekening van deze provincies of gemeenten. Ten slotte wens ik de Minister veel succes en wijsheid toe om de files zo efficiënt mogelijk aan te pakken. Anders heb ik nog een elftal moties klaarliggen om de Minister daarin te ondersteunen. Dank u wel.

De voorzitter:

Er is een vraag voor u van de heer Von Martels van de CDA-fractie.

De heer Von Martels (CDA):

Meneer Van Aalst wil graag dat het fileprobleem zo efficiënt mogelijk wordt opgelost, maar ik hoor hem eigenlijk helemaal niet over het openbaar vervoer, de spoorwegen of fietsmogelijkheden. U heeft het alleen maar over het autoverkeer en u denkt alleen daarmee het fileprobleem op te lossen. Of ziet u ook nog andere mogelijkheden?

De heer **Van Aalst** (PVV):

Volgens mij ben ik helemaal in het begin begonnen met de spoorlijn in Limburg, maar ik had wel verwacht dat mijn collega Von Martels zo meteen waarschijnlijk alle spoorlijnen zou doornemen. Ik dacht dus: laten we verstandig zijn als PVV en laten wij vooral beginnen met het asfalt. Ik ga er dan ook eigenlijk van uit dat mijn collega van het CDA mij zo meteen daarin gaat ondersteunen.

De heer **Von Martels** (CDA):

Dat is natuurlijk geen echt antwoord op mijn vraag. Ik wil soms graag tot samenwerking komen met de PVV, maar lang niet altijd. Maar wat vindt u nu echt? Vindt u dat spooroplossingen ook mogelijkheden bieden om het aantal files te verlagen? Over de fiets en het openbaar vervoer in algemene zin hoor ik u niet. Wat is uw antwoord daarop, dus niet mijn antwoord, maar uw antwoord?

De heer **Van Aalst** (PVV):

Wij zien ook knelpunten op het spoor. We hebben ook gezegd dat die knelpunten moeten worden opgelost. Ik heb net echter ook al aangegeven dat als je kijkt naar de mobiliteitsbehoefte, 73% van de mensen nog met de auto gaat. Daar ligt voor ons dus de eerste prioriteit, om daar wat aan te doen. Dat is mijn antwoord. Ik wil nog even kort terugkomen op het punt over fietsen, voorzitter. Het is mooi dat u 100 miljoen vrijmaakt in dit kabinet. Wij hebben wel onze twijfels of dit daadwerkelijk door de rijksoverheid moet gebeuren of dat dit voornamelijk gemeentelijke aangelegenheden zijn. Maar goed, we gaan vast de komende maanden met elkaar in gesprek over hoe het dan vorm moet worden gegeven.

De **voorzitter**:

De voorzitter maakt overigens geen 100 miljoen vrij. Dat is toch echt het kabinet.

Ik denk dat ik nu het woord mag geven aan de heer Dijkstra van de VVD-fractie.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Iedere dag willen miljoenen Nederlanders onbezorgd zonder files de weg op, zonder drukte, veilig met de trein en het openbaar vervoer, makkelijk en veilig de fiets kunnen pakken. Op naar je werk, je familie of de sportvereniging. Misschien maak je in het weekend een mooie boswandeling. Mensen zijn mobiel. Ondernemers willen zo snel en efficiënt mogelijk per weg, per spoor, via het water en door de lucht hun goederen op de plaats van bestemming brengen. Met de toenemende files en volle treinen is dat in de dagelijkse praktijk helaas anders. Files en opstoppingen zijn een flinke kostenpost en zijn direct van invloed op bedrijfsinvesteringen en zijn daarmee indirect ook van invloed op onze banen.

Nederland scoort hoog op Europese en wereldwijde ranglijsten als het gaat om de beste infrastructuur, maar dat is niet vanzelfsprekend. Het reistijdverlies op het hoofdwegennet nam vorig jaar met 10% toe. Tot 2022 neemt het met 28% toe. De maatschappelijke kosten van files en vertragingen op het hoofdwegennet bedragen tot 3,7 miljard euro. Ongeveer twee derde van het reistijdverlies vindt plaats op het onderliggend wegennet, dat in beheer is bij provincies en gemeenten. Ondanks de groei van al dit verkeersvolume, daalt de uitstoot en verbetert de luchtkwaliteit.

Voorzitter, ik heb een aantal punten. Ik heb een algemeen blok. Ik begin zo meteen met de mijlpalen die we hebben bereikt. Vervolgens zeg ik iets over wegen, innovatie en vaarwegen en eventueel over het spoor. Daarna maak ik een rondje door Nederland. Laat ik eerst eens beginnen met wat de VVD vindt, namelijk dat het transport van goederen en vervoer goed geregeld moet zijn. We zijn trots op onze positie en de rol die het vervoer heeft in Nederland. Waar mogelijk ondersteunen we dat ook, bijvoorbeeld via de voorzieningen langs de goederencorridors. Ik ben ook blij dat de meerderheid van de Kamer recent een motie over het aantal verzorgingsplaatsen steunde.

Allereerst de bereikte mijlpalen. De geboekte resultaten zijn verdeeld over het hele land. Als ik het MIRT-boek bekijk, zie ik een aantal resultaten op weggebied. Ik noem bijvoorbeeld de omlegging van de A9 bij Badhoevedorp en de A12/A20 parallelstructuur bij het knooppunt Gouwe. Maar er zijn ook projecten die een fasewisseling hebben ondergaan, zoals de A4-passage bij Den Haag en de A16 bij Rotterdam, die in realisatie is gekomen. Daarnaast zijn we bezig met de A1 Apeldoorn–Azelo. Er is een aantal nieuwe projecten, zoals de A67/A73 bij knooppunt Zaarderheiken. Maar ik noem ook zaken als het gaat om het ov. Denk aan het hele nieuwe station in Breda, dat tot stand is gekomen, het cameratoezicht op de stations, de doorstroming bij Utrecht. Denk aan de goederencorridor Oost; dat is dan weer een wegproject. Door het hele land verspreid zijn er heel veel mooie projecten die iedere keer een fase verder komen of die gerealiseerd zijn. Daar zijn we trots op. Nogmaals, het is verdeeld over het hele land. Zo is er ook extra geld voor de bereikbaarheid van de A6 bij Lelystad, de A15 Papendrecht–Sliedrecht, de A20 Nieuwerkerk–Gouda, de A4 bij Leiden, de A16 bij Rotterdam, de A27 Houten–Hooipolder, inclusief de bruggen die vervangen moeten worden, de A58 bij Goes, het knooppunt A1/A30 bij Barneveld, de N50 bij Kampen. Dankzij de motie-Harbers c.s. die vorig jaar werd ingediend, kregen we ook nog eens drie keer 200 miljoen voor de bereikbaarheid van bijvoorbeeld de Metropoolregio Amsterdam, Rotterdam en Den Haag en de goederencorridor Oost. Zijn we er dan? Nee, we kunnen niet achteroverleunen. De economie is aangetrokken en daarmee nemen de files en de drukte in de treinen weer toe. Vandaag hebben we dat kunnen ervaren. Bij de begroting gaf ik al een waarschuwing. We lossen de fileproblemen natuurlijk niet op, maar we kunnen wel met slimme en gerichte investeringen de filedruk verminderen en een lelijke kop van het filemonster afhakken. Ik vraag de Minister hoe zij de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit ziet. Welke acties vanuit de overheid zijn er nog nodig? Met het regeerakkoord in de hand hebben we de komende drie jaar incidenteel 2 miljard euro extra te besteden en is er een structurele verhoging van het budget met jaarlijks 100 miljoen. Belangrijk is om met dit extra geld de resterende knelpunten uit de file-top 50 aan te pakken, de ontbrekende schakels in te vullen, verder te innoveren in het openbaar vervoer en vooral cofinanciering op gang te brengen voor regionale plannen. Dat geld is niet genoeg voor alle wensen, maar we kunnen wel aan de slag. Mijn vraag aan de Minister is of wat we nu hebben, genoeg is om alles wat in het regeerakkoord staat ook waar te maken.

Dan de wegen. Op basis van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse zijn knelpunten geïdentificeerd. Voor de VVD is het belangrijk om objectief te kunnen toetsen welke projecten van belang zijn. Het blijkt gewoon dat door de economische en demografische groei verbetering van de infrastructuur continu nodig is en dus ook een toename van het aantal kilometers. De verhouding gaat richting 2040 ook meer richting auto. Investeren in asfalt blijft dus gewoon nodig. De zeshoek Amsterdam/Zwolle/Arnhem/Eindhoven/Breda/Den Haag krijgt het zwaar en dat is een groot deel van het land, zeker rondom de grootste steden en specifiek over de transportassen A1, A2, A15, A28 en A58. Mijn vraag is wat er op

korte termijn kan gebeuren om de congestie in deze regio's aan te pakken?

Ik wil ook de tien belangrijkste knelpunten uit de file-top 50 noemen, knelpunten waar de VVD graag vaart mee maakt.

De voorzitter:

Voordat u dat doet, heer Dijkstra van de VVD, is er een vraag voor u van de heer Von Martels van de CDA-fractie.

De heer Von Martels (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb een vraag aan de heer Dijkstra over de NMCA. Volgens mij ziet hij die als leidend. Vindt u eigenlijk ook niet dat de NMCA onvolledig is omdat zaken als duurzaamheid, veiligheid en leefbaarheid er helemaal niet in mee worden genomen? Bent u net als ik van mening dat er een genuanceerdere leidraad dan alleen de NMCA moet komen om in de toekomst te bepalen waar er geïnvesteerd moet worden?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik benadruk de NMCA wel, omdat ik graag een objectief kader wil voor waar je het beste kunt investeren. Voor mij is die dus heel zwaar leidend. Maar u heeft gelijk: er zijn ook andere projecten die niet direct in de NMCA vallen. Er zijn ook andere criteria, denk aan de file-top 50 en regionale wegen die anders niet aan bod zouden kunnen komen. Ook daar moet je ruimte voor houden. Maar wij hebben een enorme opgave en het geld is beperkt. Ik ben dan ook heel erg benieuwd waar wij de prioriteiten gaan leggen. De NMCA is dan een mooie methode om het in ieder geval objectief te meten.

De voorzitter:

Ik zie dat er een vervolgvraag over is van de heer Von Martels van de CDA-fractie aan de heer Dijkstra van de VVD.

De heer Von Martels (CDA):

Dank u, voorzitter. Dat rechtvaardigt dus eigenlijk het idee, ten minste bij mij wel, dat onveilige wegen die niet hoog op de NMCA-lijst staan, naar voren moeten worden gehaald in de prioritering.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dan moeten we even concreet worden over welke wegen dat dan zijn. Maar zeker over de veiligheid op de N-wegen deel ik uw mening. Ik denk ook wel dat we weten welke projecten, zeg maar welke N-wegen, van belang zijn en waar een snelle aanpak inderdaad de voorkeur heeft.

De voorzitter:

Ik zie nog een interruptie en die is van mevrouw Kröger van GroenLinks. Ik geef haar graag het woord.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. De interruptie van de heer Von Martels is helemaal in lijn met wat wij ook zouden willen, namelijk een veel integralere afweging met duurzaamheid, leefbaarheid en veiligheid in plaats van alleen maar denken dat meer economische groei meer autokilometers betekent. Mijn vraag aan de heer Dijkstra is of hij het opinieartikel heeft gelezen van een hoogleraar, verbonden aan de TU Delft, Bert van Wee, over het feit dat Nederlanders eigenlijk minder met de auto reizen dan meer en dat dus ook de prognoses die IenW hanteert eigenlijk niet in lijn zijn met de ontwikkeling van het gebruik van de auto. Zou dit niet van invloed moeten zijn op de besluiten die wij met z'n allen nemen over hoe het MIRT-geld besteed gaat worden?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Als ik het goed heb, was dat een artikel in de Volkskrant van de heer Van Wee samen met een collega van u van GroenLinks en nog een hoogleraar. Ik zat te schuddebuiken op de bank toen ik het artikel las, want ik heb de heer Van Wee nog nooit op een constructieve... Nou ja, laat ik het goed zeggen: hij is als hoogleraar niet zo voor de auto. Laat ik het zo maar zeggen.

De **voorzitter**:

Ik kijk even naar mevrouw Kröger. Misschien heeft zij een vervolgvraag aan de heer Dijkstra van de VVD.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik wist niet dat je voor of tegen een auto kunt zijn. Ik denk dat je voor duurzame mobiliteit kunt zijn en dat je slim kunt nadenken over hoe mensen zich moeten en kunnen verplaatsen. Wat deze twee hoogleraren, en inderdaad een medewerker van een adviesbureau, beschrijven, is dat wij eigenlijk van prognoses uitgaan die een heel ander beeld schetsen, namelijk de simpele lijn: economische groei betekent meer autogebruik. Maar de realiteit is anders en de vraag is dan ook welke invloed dat heeft op de keuzes die wij maken over hoe we het geld besteden.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Het is en-en-en. Asphalt werkt, dat is een. Twee: ov werkt. Slim ov is ook absoluut nodig. Drie: gedragsverandering kan zelfs ook werken. Daar ga ik in mee. Zelfs in het lage scenario van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse is er een file-top 50 met grote projecten die gewoon moeten worden aangepakt. Daar moeten gewoon de asfaltmachines door het land gaan rijden. Je kunt er van alles van vinden. Je kunt uitgaan van hoge of lage scenario's, maar mensen worden steeds mobieler. Mensen willen gewoon van A naar B. Ze willen ook weer veilig thuiskomen. Het is eigenlijk absurd dat we onze tijd verdoen in de file. Dat is hartstikke zonde. Alternatieven zijn zeer welkom, maar het is een illusie dat alleen de fiets of het ov de oplossing biedt voor heel Nederland. Dat is inderdaad een sprookje.

De **voorzitter**:

De heer Van Aalst heeft ook een vraag.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik sluit aan bij mijn collega van het CDA. Ik noemde de N35 bij Mariënheem die buiten de file-top 50 valt. Wij kijken naar leefbaarheid en veiligheid. Vinden wij de VVD aan onze zijde wanneer een decentrale overheid aangeeft te willen cofinancieren? Wil de VVD daar ook in mee?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Bij mijn rondje Nederland kom ik te spreken over de N35. Er zijn inderdaad knelpunten bij dorpen zoals Mariënheem, Haarle, Heino en Laag Zuthem. Uw vraag is wat wij daarmee moeten doen. Ik verwacht eigenlijk van de regio Oost en zeker van de gedeputeerde een visie op waar het heen moet met de N35. We kunnen wel pleisters blijven plakken. Het is een lange weg. Ik zou er het liefste een A-weg van maken, maar dat zit er niet in. Ik wil wel graag een visie hebben. Ik vind het heel erg mooi dat er cofinanciering vanuit de regio is, maar ik wil een en ander wel tegen elkaar kunnen afwegen.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Volgens mij is het heel helder. De N35 staat al op de rol om twee keer een tweebaans 100 km-weg te worden. Die weg gaat bij Mariënheem dwars door het dorp. Vooral vanwege de leefbaarheid, de veiligheid, de

cofinanciering van de regio kan de VVD er toch niet op tegen zijn om dit naar voren te halen? Daar moeten we toch wat mee?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Bij de N35 hebben we mede dankzij de inzet van de VVD – onder anderen de heer Ten Broeke, de heer Azami en mevrouw Visser – behoorlijk wat kunnen bereiken. Dat succes moeten wij vieren. Ik ben benieuwd naar wat de status van die weg nu is. Het project is in uitvoering. Ik vraag aan de Minister wat er nodig is om met de regio samen tot het meest optimale resultaat te komen. Het gaat erom dat we de gewenste versnelling voor elkaar krijgen. Dat geldt ook voor N50. Daar kom ik zo over te spreken. Doen we bij de N35 en de N50 alles wat kan? Is er nu een optimaal resultaat bereikt? Ik heb de indruk dat dit het geval is. We hebben een aantal stappen gezet. Vanuit de regio is er druk geweest en ook van u en van mij. Die wegen zijn nodig voor een goede bereikbaarheid. Er is ook geen alternatief. De N50 is qua verkeersveiligheid een drama. Er moet nog een klein stukje verbreed worden. Ik heb begrepen dat wij dit een stuk naar voren hebben getrokken.

De **voorzitter**:

Dit wordt bijna een betoog, meneer Dijkstra.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dat scheelt zo meteen weer in mijn tekst. In 2019 starten we bij de N50 al met een planstudie. De verbreding staat op de rol voor 2022. Ik vind dat een mooi resultaat dat we met elkaar moeten vieren. De N50 is echt nodig. De N35 is een groter traject. Je moet ook uitkijken dat zo'n regio niet een soort rupsje-nooit-genoeg wordt. Je moet dergelijke projecten blijven toetsen om te zien of ze echt nodig zijn voor de verkeersveiligheid en de doorstroming. Van belang is ook wat de regio zelf doet en waar zij zelf naartoe wil. Dan moeten wij ons bezinnen op de vraag wat onze rol daarin is.

De **voorzitter**:

De heer Sienot heeft ook een vraag.

De heer **Sienot** (D66):

Ik sluit mij aan bij de vragen van GroenLinks. We delen het streven naar objectiviteit van de VVD. De VVD en D66 vinden elkaar vaak in innovatie. Dat is precies mijn punt. Zit de fiets en in mindere mate het spoor wel voldoende in NMCA-knelpuntenanalyse? Komen de enorme kansen die de fietsinnovaties bieden voldoende terug in die analyse? Zo nee, bent u het dan met ons eens dat we dat wellicht kunnen verbeteren?

De **voorzitter**:

Meneer Dijkstra, ik vraag u om wat beknopter te antwoorden dan zojuist.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

De NMCA is een rapport dat specifiek over wegen, maar ook specifiek over spoorwegen gaat. Ik denk dat je daar naar je prioriteiten moet kijken. Ik geloof dat dit kabinet 100 miljoen in fietsen en allerlei voorzieningen steekt, in fietssnelwegen, fietsparkeren en dergelijke. We hebben daar bij de begroting ook over gesproken. Ik vind dat fietsen met name een lokale opgave is, maar tussen bepaalde plaatsen, bijvoorbeeld tussen Zoetermeer naar Den Haag, is het best interessant om op de fiets te kunnen stappen omdat je er dan waarschijnlijk sneller bent dan met de auto. Maar wat mij betreft blijft fietsen voornamelijk een regionaal ding.

De **voorzitter**:

Hebt u een vervolgvraag of bent u zo tevreden, meneer Sienot?

De heer **Sienot** (D66):

Het ging mij vooral om die objectiviteit. Als we knelpunten naast elkaar gaan zetten zou het helpen als een veelbelovende innovatie, namelijk de fiets, daarin op een goede manier was meegenomen. Dan krijg je een realistischer beeld van de echte grootte van de knelpunten, nu en op wat langere termijn. Ik ben benieuwd wat de heer Dijkstra daarvan vindt.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Met fietsen kun je veel doen. Vaak is het ook gewoon aantrekkelijker, zeker in een stad of als je dicht bij de stad woont. Dan ben je eigenlijk gek als je in een auto stapt. We steken er ook veel geld in, dus dat is op zich mooi. Maar nogmaals, ik vind dit met name iets voor de gemeenten zelf en voor de regio. Als Rijk doen we daar ook aan mee; dat hebben we met elkaar afgesproken. Het is een fantastisch vervoersmiddel en er zijn op fietsgebied ook allerlei innovaties gaande, dus dat is alleen maar mooi.

De heer **Von Martels** (CDA):

Meneer Dijkstra stelde dat er bij de regio's geen sprake mag zijn van een rupsje-nooit-genoeg. Dat ben ik helemaal met hem eens, maar hij geeft nou net het verkeerde voorbeeld, want de cofinanciering in Overijssel en Gelderland was de afgelopen jaren 68%, terwijl er ook regio's zijn waar het nog geen 10% was. Ik ben het dus eens met wat u zegt, maar niet met het voorbeeld dat u noemt.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dat ben ik ook met u eens, want de regio doet heel veel. Maar zeker bij de N35, waar we nu weer vijf aparte kruispunten krijgen, zou het wel fijn zijn om te kijken waar we uiteindelijk naartoe willen. Wat is het eindplaatje? Anders blijf je wellicht iedere keer maatregelen nemen. Het liefste zou ik weten wat het langetermijnperspectief is. Samenwerking met de regio en cofinanciering zijn dan superwelkom en erg handig. Misschien is dit niet het beste voorbeeld, want de regio doet veel. Dat ben ik met u eens.

De **voorzitter**:

Dat bespaart de heer Von Martels een deel van zijn interruptie. De rest kan hij mogelijk straks nog gebruiken. Ik geef u verder het woord, meneer Dijkstra. U zit nu op iets meer dan vijf minuten in uw betoeg.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dank u wel. Ik noem de belangrijkste tien knelpunten uit de file-top 50 waar de VVD graag vaart mee maakt.

Prominent op plek één: A2 Veghel–Deil.

Plek twee: A12 Gouda–Harmelen. Is daar eventueel een verkenning mogelijk? Ik wijs erop dat ook onderliggend wegennet natuurlijk van belang is.

A58 Tilburg–Bavel. Ik heb begrepen dat we op dat resterende deel een en ander doen, maar is dat ook voldoende?

A1 Barneveld–Apeldoorn, dus niet naast het knooppunt A1/A30, maar met name richting het oosten.

A2 Deil–Kerkdriel.

A12 De Meern–Bodegraven.

A15 Sliedrecht–Gorinchem, waarvoor we gelukkig ook een aanpak hebben in het kader van de goederencorridor.

A10 Amsterdam–Tuindorp.

A2 tussen de knooppunten De Hogt en Batadorp.

A7 Zaandijk–Hoorn.

Die staan allemaal met stip bovenaan als het gaat om maatschappelijke verlieskosten, en zo zijn er nog vele. Ik ben benieuwd naar de uitvoering van de motie-Visser (34 550-XII, nr. 28) die de regering verzocht om de MIRT-systematiek in samenhang te brengen met het onderliggende

wegennetwerk, op basis van de 4.000 knelpunten die de ANWB geïnventariseerd heeft.

Het liefste zou je natuurlijk alles doen. Ik benadruk ook een aantal wensen die we eerder hebben uitgesproken, zoals de aanpak van het traject Burgerveen–Prins Clausplein, de A4 bij Leiden. Ik kreeg gisteren een heel interessant stuk over de belijning daar. Iemand was een initiatief begonnen om € 60.000 bijeen te scharrelen omdat hij een aantal voorstellen had gedaan om de belijning aan te passen, zodat er minder kruisend verkeer was. Kijk eens even goed naar dat soort relatief makkelijke oplossingen. Het voorstel kwam van Autoblog, de website die ik natuurlijk graag ieder weekend bekijk.

De N50 bij Kampen heb ik net voldoende genoemd, denk ik. Daar heb ik nog wel een vraag over, maar die komt zo meteen. Ook heb ik de N35 benoemd, waar we successen vieren.

Als wij als Rijk investeren, moet de bereikbaarheid niet teniet worden gedaan door het onderliggende wegennetwerk, zoals in Utrecht bijvoorbeeld nu wel gebeurt. Want Utrecht sluit zijn stad eigenlijk een beetje af en iedereen wil eromheen. Sommigen willen er ook in, maar die komen er niet in, omdat het gewoon te druk is. En als we investeren, bijvoorbeeld in die noordelijke randweg – wat we met elkaar ook hebben afgesproken – moet dat wel economisch rendabel zijn en mag het wat de VVD betreft in ieder geval de plannen voor de – als ik het zo mag noemen, dan weet iedereen het – A27-bak niet schaden. Dat de cofinanciering goed geregeld wordt, is mooi en conform de eerdere motie van oud-collega Visser, maar ik wil met name weten hoe we cofinanciering niet alleen voor deze maar ook voor andere projecten vormgeven, en met welke waarborgen we dat omkleden. Hoe gaan we om met provincies die verschillende bijdragen leveren, met regio's, met cofinanciering van gemeenten? De verschillen zijn groot. Graag wat toelichting over die cofinanciering en hoe eerlijk dat is.

Dan innovatie. Ik ben benieuwd naar dat verdrag van Amsterdam: wat voor concrete stappen volgen daaruit als het gaat om intelligente transportsystemen? De hyperloop hebben we al genoemd.

Dan de ideeën om ICT en data verder te ontsluiten. Ik kijk ook naar meneer Sienot, want daarin vinden we elkaar inderdaad.

Dan de SmartwayZ-aanpak rond Brainport Eindhoven, die het een en ander bundelt. Ik vind het heel innovatief, leuk en interessant om er verder naar te kijken als een soort kraamkamer voor de nieuwe mobiliteit. Ik vraag naar smart maintenance bij onderhoud. Daarmee kun je zaken ook koppelen en kansen en mogelijkheden verder onderzoeken.

Dan kom ik bij de binnenvaart en daarna ga ik mijn wegentraject door Nederland maken. De binnenvaart biedt mooie voorbeelden om de weg te ontlasten en om goederen betrouwbaar, veilig en schoon te vervoeren. Dat is ook milieuvriendelijk. Een betrouwbare bediening van sluisen, bruggen en de beschikbaarheid van vaarwegen is van groot belang, zoals overnachtingshavens dat ook zijn, om de binnenvaart aantrekkelijker te maken. Ook het onderhoud is belangrijk. De vaste brug voor fietsers over het IJ, waar Amsterdam nu over spreekt, is vrij raar ten opzichte van wat er nu gebeurt met de miljardeninvestering in de verbreding van de sluis van IJmuiden. Een vaste brug voor fietsers over het IJ is heel welkom, voor sommigen, maar dat is eigenlijk hetzelfde als dat je een zebepad over de A2 aanlegt. Dat doe je gewoon niet. Ik roep de Minister dus ook op om met Amsterdam in gesprek te gaan om alternatieven te bekijken, zoals een tunnel of misschien een soort pontjesbrug zoals je die op Curaçao hebt. Daar komen ook grote cruiseschepen langs. Dan kun je hem in ieder geval opengooien en heb je meteen een toeristenattractie erbij. Ideaal ook voor de SAIL. Alleen, ik weet niet of Amsterdam zit te wachten op nog meer toeristen, maar op die SAIL zijn ze toch wel trots.

Voorzitter. Met de sluis Kornwerderzand heeft de provincie Friesland natuurlijk een aantal wensen. Hoewel de Europese financiering nu mislukt

is, vind ik dat we een nieuwe poging moeten ondernemen, ook richting Europa. Friezen zijn een taai volk en voor de Elfstedentocht moet je ook trainen, dus hier moet je ook even doorzetten. Wat ik graag wil, is dat we de 30 miljoen, die we eerder ter beschikbaar hebben gesteld conform de motie-Hoogland/Visser, daar nog even laten liggen, in afwachting van een nadere onderbouwing van de plannen, en beschikbaar stellen voor een extra jaar.

De voorzitter:

Op dit punt, mijnheer Dijkstra, een interruptie.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik heb daar nog één opmerking over, als dat mag. Ik wil ook graag kijken naar meekoppelkansen, want we gaan ook de Afsluitdijk opnieuw inrichten. Daar zijn de sluisen bij Kornwerderzand. Als we dan toch de Afsluitdijk gaan aanpakken, wat is er dan eventueel mogelijk om die sluisen in het kader van het Deltafonds mee te nemen?

De voorzitter:

Ik zie dat er nog steeds een interruptie is van de heer Von Martels van de CDA-fractie.

De heer Von Martels (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Dit keer heb ik een vraag in het kader van Kornwerderzand. U stelt dat het mooi zou zijn als die 30 miljoen euro gereserveerd blijft voor de toekomst, minimaal voor één jaar. In de brief die we afgelopen vrijdagavond kregen naar aanleiding van het Bestuurlijk Overleg MIRT blijkt ook wel dat dat de bedoeling is. Maar wat zegt u daar nou verder mee? Als het bedrag nog gereserveerd blijft voor een jaar, wat gebeurt er dan vervolgens? Stelt u zich eens voor dat die financiering vanuit Brussel er niet komt, zoals het nu lijkt, wat moet er dan gebeuren? Vindt u dat het Rijk er dan nog een schepje bovenop moet doen? Of zegt u: laat het voor de rest allemaal via cofinanciering geregeld worden?

De voorzitter:

De voorzitter zegt hier niets over, maar de heer Dijkstra van de VVD-fractie wel.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het is een groot project. Het beslaat tussen de 100 en 150 miljoen. Dat is niet niks. Dus als je zo iets doet, moet je dat goed onderbouwen. Ik denk dat het ook beter te onderbouwen is. We hebben destijds de motie-Hoogland c.s. aangenomen om die 30 miljoen te reserveren. Die reservering liep afgelopen oktober af. In de MIRT-brief staat dat die, geloof ik, is verlengd tot 1 juli. Wat mij betreft verlengen we het vanaf nu met een jaar. Die 30 miljoen is er dan. Maar ja, dan heb je nog steeds een enorm gat. De motie-Hoogland c.s. sprak ook over cofinanciering vanuit de provincie zelf. Het is mij vrij onduidelijk waar de provincie nu zelf mee komt bij dit project. Dat is dus nodig. Twee: er is ook cofinanciering nodig van ondernemers die hier baat bij hebben. Daar zou ook naar gekeken worden. Ik weet niet wat daaruit is gekomen. Dat is dus misschien ook nog een mogelijkheid. Die moet je dus verder bekijken. Drie, misschien wel de meest interessante: als wij als Rijkswaterstaat of als wij als ministerie zo meteen de Afsluitdijk gaan aanpakken, dan zitten deze dingen daar wel bij. We kunnen voor 13 miljoen fantastische lampen ophangen op de Afsluitdijk, maar sommigen zeggen: had dat in die sluis gestoken. Daar is iets voor te zeggen. Dit is een groot project, waarmee veel geld is gemoeid, deels ook van het Deltafonds. Het staat ook in het MIRT-boek. Als we dit gaan aanpakken, dan neig ik ernaar om te zeggen: kijk of je die sluisen erbij kan doen, zeker als er vanuit Rijkswaterstaat de

wens komt om ze breder te maken dan Friesland eigenlijk wil. Als we zelf eisen gaan stellen, dan moet je ook bereid zijn om de portemonnee te trekken. Maar nu is het daar volgens mij veel te vroeg voor. Er ligt geen goed onderbouwd plan. Onze reservering ligt er wel. Die moeten we even in stand laten. We moeten opnieuw naar Europa om te kijken hoe we dit beter gaan onderbouwen, en wel vanwege het effect dat het heeft, niet alleen voor Friesland zelf maar ook voor de ondernemers in Kampen en Zwolle, die allemaal door die sluisen willen. Nu is het te summier om te zeggen: als rijksoverheid trekken we de portemonnee.

De voorzitter:

Ik zie dat er geen aanvullende vraag is. Daarmee heeft de heer Von Martels in zijn geheel nog één interruptie over, want interrupties gaan in tweeën. U hebt er al een aantal geplaatst. U hebt er dus nog één.

De heer **Von Martels** (CDA):

Jammer.

De voorzitter:

Ik geef het u alvast even mee. Het woord is nu aan mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie, want zij heeft ook een vraag aan de heer Dijkstra op dit punt.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik hoor de heer Dijkstra veel in de we-vorm spreken. Daar ben ik heel blij mee, want uit de regio is het geluid dat de regio het idee heeft gekregen dat de bal steeds bij haar ligt en dat zij de boel moet trekken om iets voor elkaar te krijgen. Mag ik de woorden van de heer Dijkstra zo begrijpen dat hij zegt: ook wij vanuit het Rijk omarmen dit plan en wij gaan er samen een succes van maken?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

«We» is omdat wij samen in een coalitie zitten. «We» is ook omdat we in Nederland samenwerken om allerlei projecten voor elkaar te krijgen. Dat lukt niemand in z'n eentje. Dit is ook wel een project waar ik voor voel. Alleen, ik heb meer informatie nodig voordat ik zeg: we trekken onze portemonnee om het meteen in goede banen te leiden. Je kunt een euro maar één keer uitgeven. Dat moet je dus weloverwogen doen. Dan moet je – is: we – ook kijken naar heel Friesland. We moeten hierbij zelfs naar heel Nederland kijken. Dus ja, we moeten er een succes van maken, maar ik weet nog niet wie dan wat betaalt. Het geld groeit niet op onze rug. We moeten daar dus keuzes in maken. Ik wil daarom een betere onderbouwing. Dat is eigenlijk mijn korte antwoord.

De voorzitter:

Heeft mevrouw Van der Graaf daar nog een vervolgvraag over? Ik zie dat dat op dit moment niet het geval is.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik kom er zo zelf nog op terug.

De voorzitter:

Prima. Dit is dan in ieder geval geen extra interruptie.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

We delen dus wel dat het een mooi project is, maar het is te vroeg om nu de portemonnee te trekken. Er is een betere onderbouwing nodig. Dan zien we het wel vanaf daar. Friesland moet zelf ook over de brug komen en even doorzetten. Ze kunnen dat. Friezen zijn taaie mensen. Ik ben zelf een Dijkstra, dus.

De voorzitter:

De heer Dijkstra vervolgt zijn betoog, stel ik als voorzitter voor.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Mijn familie komt uit Ee, boven Dokkum. De familie Dijkstra uit Ee. Ze zijn wel vrij snel naar het zuiden gegaan. Ze vonden het te koud, denk ik. Ik begin met mijn rondje Nederland, voorzitter. Ik start met Noordwest-Nederland, dus de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. Ik noem als eerste de A27, vanaf Almere tot aan knooppunt Eemnes. Het stuk daaronder is al verbreed of wordt verbreed. De vraag is of daar spitsstroken mogelijk zijn, met name vanuit cofinancieringsoogpunt. Ik zou graag zien dat die cofinanciering gebeurt met die pot van 200 miljoen die er is voor de metropoolregio. Waarom? Omdat in Almere heel veel woningen gebouwd zullen worden. Dan is zo'n brug, zo'n verbinding wel een bottleneck. Dit is dus een punt vanwege de woningbouwopgave. Ook in Amsterdam komen er heel veel mensen bij. Zijn de afslagen op de A10 nog wel voldoende? De bereikbaarheid van Schiphol is natuurlijk een nationaal ding. Maar wat betreft de A8-A9 is het echt bizar. Als je op de kaart kijkt, dan zie je dat stukje ook missen. Dat moeten we gewoon gaan doen. Nu zegt het advies van ICOMOS, zo'n UNESCO-instelling: dat kun je niet doen, want dan doorkruis je de Hollandse Waterlinie, de Stelling van Amsterdam. Ik vind dat heel vreemd. Ik woon zelf in de Betuwe. Daar hebben we ook een Hollandse Waterlinie en daar kun je ook gewoon doorheen rijden. Een aantal forten hebben we mooi opgeknapt. Die kun je ook bekijken; vroeger kon dat niet eens. We laten ons hier toch niet gijzelen door zo'n UNESCO-status? Hoeveel extra bezoekers levert het nou jaarlijks op? Het is toch gewoon raar dat we mensen in de file laten staan omdat er ergens in de bosjes een groen fort staat, waar je niet eens bij kan? Ik verzoek u dus om met de Minister van OCW, want die gaat over die cultuurstatus, in gesprek te gaan. Want dit moeten we echt oplossen. Die Amsterdamse Stelling en die Hollandse Waterlinie lopen door de hele Randstad. Alles wat ooit geïnundeerd kon worden, valt er ongeveer onder. We gaan dit toch niet voor ieder project apart oplossen? We moeten dit structureel doen. Het is ook een testcase. Er worden 240.000 woningen gebouwd in de regio Amsterdam, daar wordt 20% van ons bbp verdiend en we wonen niet in een museum. We moeten hier dus geen slot op hebben vanwege zo'n status. Het is ook maar de vraag welke toegevoegde waarde die status heeft. En hiermee hebben we ook de A10-Noord en een aantal verbindingen opgelost, als het goed is. Dan kom ik op de N50. Die ligt in Overijssel, maar het mooie is dat er ook vanuit Flevoland cofinanciering komt. Dat is dus goed. Ik heb gezien dat we hem deels naar voren trekken en dat is mooi. Ik vraag me ook af of we daar werk met werken kunnen maken.

De voorzitter:

Daarover is een vraag van de heer Laçin van de SP-fractie.

De heer Laçin (SP):

Ik hoorde de heer Dijkstra een betoog houden over de A8/A9 en over de UNESCO-status, waardoor we ons niet moeten laten gijzelen. Mijn vraag gaat over de A8/A9, omdat onze voorgangers op dit punt vaak hebben samengewerkt. Vindt de heer Dijkstra met ons dat de mensen daar ook enigszins veilig en stil moeten kunnen wonen? Moet dat volgens de heer Dijkstra ook meegenomen worden in de oplossing voor de A8/A9?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Als je dat hele kleine stukje zou doen, denk ik dat het er juist voor de omgeving op vooruitgaat. Het betekent namelijk dat mensen doorrijden en niet meer stilstaan. Dan hoef je ook niet meer via het dorp Krommenie te rijden, met alle gevaren van dien. We halen de auto's in feite uit de

dorpen doordat we deze verbinding aanleggen, die er eigenlijk 30 jaar geleden al had moeten liggen. Ik denk dat dat een verbetering is. Als we in Nederland een weg aanleggen, passen we die sowieso altijd netjes in, zeker bij nieuwe wegen. Ik heb daar dus geen zorgen over. Ik denk dat het de omgeving ten goede komt en dat de mensen er erg blij van worden.

De voorzitter:

Het woord is aan de heer Laçin van de SP-fractie voor een vervolgvraag.

De heer Laçin (SP):

Mijn concrete vraag is of de heer Dijkstra het dan ook met ons eens is dat er bijvoorbeeld geluidsschermen moeten komen voor de mensen die langs die weg wonen. Die weg gaat namelijk dwars door de wijk heen. Zijn geluidsschermen volgens de heer Dijkstra een oplossing voor de bewoners?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nou, hij gaat niet dwars door een wijk heen. Hij loopt nu gewoon stil op een andere N-weg. Die trek je gewoon door naar de A9 toe. Het is met name weiland. U doelt op het initiatief dat de heer Smaling destijds samen met mevrouw Visser heeft genomen. Dat gaat een stukje terug. Dat is bij een brug. Overal waar je wegen aanlegt of verandert, moet je even goed kijken wat de geluidsnorm is en of het wel kan. Als de norm overschreden wordt, zeker bij nieuwe wegen, dan leggen we ook fatsoenlijke voorzieningen aan. Dat horen we te doen.

De voorzitter:

De heer Dijkstra vervolgt zijn betoog.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter. Ik was in Utrecht aanbeland; over de N50 hebben we zonet voldoende gewisseld, denk ik. De NRU heb ik genoemd. Ik weet dat er in de provincie Utrecht ook andere problemen zijn, veel grotere wellicht, zoals de brug bij Rhenen. Dat is een bestaand project, dat nu al in uitvoering is, waarop we ook stappen kunnen maken. Er zit nog wel een gat van 41 miljoen. Er zijn nu ook problemen bij de rondweg Veenendaal-Oost. Ik krijg graag een reactie van de Minister op de brug bij Rhenen. Dat is natuurlijk wel een provinciale weg, maar hier betaalt de provincie ook mee aan de NRU. Is de provincie zelf in staat om daar keuzes in te maken? Dat denk ik wel namelijk.

Dan Zuid-Holland en Zeeland. Hoe zit ik met mijn tijd, voorzitter?

De voorzitter:

U heeft nog een minuut of drie.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Goed. Dan kom ik op de A15. Het is hartstikke mooi dat we starten met de goederencorridor. Het geld is natuurlijk beschikbaar voor de hele goederencorridor. Kan de Minister zorgen dat in het verkeersonderzoek ook de doorstroming en de veiligheid op de rest van de route in beeld komen, met eventuele maatregelen waar je geen procedure voor nodig hebt?

Dan ben ik benieuwd of de A20 Gouda–Nieuwerkerk naar voren kan worden getrokken. Ik zou graag een onderzoek naar het stuk Gouda–Oudenrijn en andersom op de A12 willen, want dat staat in de file-top 50. Voor de A4 Leidschendam–Burgerveen is nu geld beschikbaar, maar is dat voldoende? En lossen we het probleem daadwerkelijk op?

Dan ga ik snel door naar Zuid-Nederland. Dat is Zeeland, Noord-Brabant en Limburg. Ik ben benieuwd wat er terecht is gekomen van de motie-Visser/Hoogland (34 550-A, 26) om op de A58 het stukje Sint

Annabosch–De Baars erbij te doen en om het stukje Galder–Sint Annabosch eerder in te vullen. Kan de Minister daar nog op ingaan? Dan het geluid bij Heijningen aan de A4/A29. Daar was een dorpje en de A4 is daar toen aangelegd. Het verkeer is verdubbeld, dus dat is mooi. Alleen zijn daar vanwege de oude bewoning geen geluidsschermen. Dat zou iets van 6 ton tot 8 ton kosten. Er is 17 miljoen voordeel behaald bij de aanbesteding van deze weg. Valt daar wat te doen?

Dan de A2 SmartwayZ. Hoe brengen we dat een fase verder? We hebben daar vanmorgen de petitie over ontvangen. Er is veel regionale input en dat is goed. Er is ook cofinanciering en er zijn allerlei innovaties om de doorstroming daar te verbeteren, ook vanwege het feit dat veel Belgische vrachtwagens nu van deze snelweg gebruik gaan maken vanwege hun tolheffing.

Dan Oost-Nederland. De A1/A30 is genoemd. Kunnen we die oppakken in samenhang met het werk bij Hoevelaken? Hoe brengen we ook het traject Barneveld–Apeldoorn als nieuwe actie een stap verder? De A15 heb ik net benoemd, ook bij Zuid-Holland: er moet geld beschikbaar zijn voor de hele goederencorridor.

Over de Maut moeten we het nog maar eens hebben, want als er al tol geheven wordt op de A15 en je ook Maut hebt, is dat een beetje dubbelop. Dus daar komen we later vast nog over te spreken.

De voorzitter:

U heeft nog een halve minuut.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

En Kornwerderzand: dat heb ik net beantwoord. Ik denk dat ik het hier eventjes bij houd, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Sienot van de D66-fractie.

De heer **Sienot** (D66):

Dank u wel mevrouw de voorzitter. Iedereen in Nederland gaat erop vooruit. Hoe? Eén keer raden: inderdaad op een fiets. Dat raadsel kwam ik tegen op internet en wilde ik u niet onthouden. De fiets is de kampioen van de laatste kilometer. Op een ritje van 7,5 kilometer is de fiets in de stad al onverslaanbaar en dankzij de elektrische fiets is dat ook zo op 15 kilometer. Wij zien de 100 miljoen die het kabinet in extra fietsinfrastructuur investeert, daarom als een goede eerste stap. Daarmee kunnen we vast meer mensen verleiden om de fiets te pakken. Want nu is nog 50% van de autoritten korter dan 7,5 kilometer, inderdaad: een fietsafstand. Fietsen is hartstikke gezond, vooral als automobilisten dat gaan doen. Maar laat ik meteen even in het geweer komen tegen mogelijke misverstanden. Wij zeggen echt niet tegen elke automobilist: ga toch fietsen. Als je in Amsterdam woont en naar Den Bosch wilt, moet je ook op een elektrische fiets wel heel stevig doortrappen. En de trein brengt je ook niet altijd op tijd bij je afspraak, zeker niet als je drie afspraken op één dag hebt. Tegelijkertijd zien we dat een beetje minder verkeer op de weg al leidt tot veel meer doorstroming. 10%–15% minder auto's kan het verschil maken tussen op tijd op je afspraak zijn of achter aansluiten in de file.

Hoe gaan we dat bereiken? Die vraag staat voor ons centraal bij de beoordeling van de MIRT-projecten. Voor ons staat daarbij vast: zonder fiets wordt het niets. Wij zijn daarom blij dat de motie-Jetten is aangenomen om voortaan ook de fiets mee te nemen bij verbeteringen in de infrastructuur. Daarom vragen wij de Minister en nog meer de Staatssecretaris hoe deze motie wordt uitgevoerd. Hoe gaan wij dit terugzien in de plannen? Want als je ervoor ontwerpt, pakken meer mensen de fiets.

Datzelfde geldt trouwens ook voor de auto. Meer wegen, meer auto's en vrachtwagens op de weg. Dus we kunnen het filemonster wel heel veel asfalt voeren, maar daar krijgt het ook obesitas van. Die wetmatigheid ziet iedereen dagelijks in de praktijk. Zelfs de brancheorganisatie voor transport en de logistieke sector bevestigt dat ondanks meer asfalt en een wegverbreding het fileprobleem op de A12 tussen Gouwe en Oudenrijn blijft.

Natuurlijk snappen wij – en dat wil ik ook direct zeggen – dat meer asfalt nodig blijft op belangrijke knelpunten. Soms is meer asfalt wel een oplossing. De aanpak van de knelpunten uit het regeerakkoord onderschrijven we dan ook. Sterker, we zien voor een aantal punten zelfs een gebrek aan actie, terwijl het wel heel urgente punten zijn, die specifiek worden genoemd in het regeerakkoord. Allereerst de NRU. Die wordt er nu bij het U-netprogramma in gepropt, maar voor dit wegdeel is alles bestuurlijk al klaar. We kunnen de uitvoeringsfase bijna in. We zouden de Minister daarom graag willen vragen wat er na het Bestuurlijk Overleg MIRT nu precies meer mogelijk is. Gaat het Rijk spoedig, samen met de provincie en gemeente, werk maken van een leefbare en toekomstvastere oplossing voor omwonenden? Houdt de Minister vast aan de oorspronkelijke planning voor de NRU?

Dan een vraag over het gebiedsgerichte programma U-net. Er staat dat er een kwartiermakersfase wordt gestart. Dat klinkt bijna zo mooi, dat er violen gaan klinken. Maar als je bedenkt dat de kwartiermakersfase nu al vijf jaar duurt, dan klinken die violen een beetje vals. We moeten niet in plannenmakerij blijven hangen voor deze regio. Miljardenbedrijven vestigen zich in het grootste sciencepark van Nederland. Dan moeten we wel zorgen dat deze bedrijven er letterlijk kunnen komen. De regio heeft een perspectief nodig waarop gestudeerd kan worden. Een kwartiermakersfase starten heeft alleen zin als je weet waarop gestuurd kan worden. Het is heel mooi dat er in mei afspraken over financiering worden gemaakt, maar kan de Minister de komende maanden daarbij helder zijn over het perspectief? Wat kan de regio van het Rijk verwachten? Met duidelijkheid vanuit het Rijk kan de regio vaart maken en ook zelf bedrijven en inwoners duidelijkheid bieden.

Die vaart en die duidelijkheid zijn ook gewenst in een aantal andere regio's. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag heeft een duidelijk gebiedsprogramma: duurzame bereikbaarheid van Rotterdam en Den Haag. Hiervoor is zelfs een belangrijk MIRT-onderzoek afgerond. Op basis daarvan maken lokale bestuurders scherpe keuzes, die afhankelijk zijn van de beschikbare middelen bij het Rijk. Dat vraagt om een helder perspectief. Waar kan de regio op rekenen? De plannen liggen al op de plank, klaar voor de uitvoering. Wij willen voorkomen dat de regio onnodig op de rem moet trappen. Kunnen de bewindspersonen alsnog kijken welke onderdelen snel worden opgepakt, zodat we onnodige vertraging kunnen voorkomen?

Voorzitter. Ik zei het al: soms draagt meer asfalt wel bij aan bereikbaarheid. Wij denken daarbij niet zozeer aan alleen verbreden, maar vooral ook aan verslimmen. Door innovaties te gebruiken, maken we asfalt meteen toekomstbestendig. In het bijzonder denken we daarbij aan de aanpak van het knelpunt tussen Weert en Eindhoven op de A2, waar ook mijn collega's van de VVD en de PVV al over begonnen. Automobilsten en vrachtwagenchauffeurs staan er dagelijks in de file. Hoge kosten, congestie, verstopping, sluiproutes door woonkernen: iedereen heeft er last van in de Brainportregio. Terwijl een relatief simpele oplossing voor het grijpen ligt: de aanleg van zogenaamde smart lanes. Bouw de vluchtstrook om tot een nieuwe rijstrook en prop die meteen vol met technische snufjes die het traject slimmer en robuuster maken. Wat vindt de Minister van deze smart lanes? Is ze bereid om de aanleg ervan te verkennen met alle partijen die zich achter dit initiatief hebben geschaard?

We hopen van wel, want de Minister laat toch niet de slagader en de toevoer naar de hersenen in de Brainportregio afknellen?

Voorzitter. Ik heb de laatste weken het filemonster van alle kanten kunnen bekijken, toen ik erlangs fietste op weg naar de trein. Ik bedacht: dat filemonster, dat zijn we zelf. We hoeven niet met onszelf in gevecht; we kunnen andere keuzes maken. Niet de auto of de trein, maar bereikbaarheid voorop. Hoe laten we meer reizigers kiezen voor het handigste vervoersmiddel? D66 ziet daarbij een heel belangrijke rol voor gedragsverandering. Daarvan bestaan namelijk succesvolle voorbeelden. In Enschede werd 36 miljoen bespaard op een brug en een spoortunnel, want iemand had een beter idee. Mensen worden nu via een app gewezen op alternatieve routes om op hun bestemming te komen. Deze zogenaamde SMART App laat mensen bewust kiezen voor een vervoersmiddel en stimuleert hen om de fiets te pakken. Voor elke uitdaging die wordt voltooid, belooft het systeem met bonuspunten, zoals een dag gratis parkeren, gratis pannenkoeken of een fietsreparatie.

Ook Stichting De Reisbeweging laat al een paar jaar zien dat mensen structureel voor ander reisgedrag kunnen kiezen. Hun oplossing heet het Low Car Diet. Het is de grootste mobiliteitswedstrijd van Nederland. Een evaluatie laat zien dat tijdens het Low Car Diet veel meer thuis wordt gewerkt, de trein wordt gepakt en wordt gefietst. Bijna de helft van de deelnemers zet dit gedrag voort na afloop van de competitie.

Daarnaast kunnen prikkels ook werken. Nu is er bijvoorbeeld geen fiscale regeling voor leasefietsen, terwijl dit voor elektrische auto's wel het geval is. Waarom trekken we dat niet gelijk? Op basis van deze inzichten over gedragsverandering vragen wij de Minister of ze bereid is onderzoek te doen naar drivers en belemmeringen bij werkgevers, met als doel het stimuleren van fiets- en ov-gebruik door werknemers? Is ze bereid om de lessen van de voorbeelden van effectieve gedragsverandering die ik net gaf hierin mee te nemen en de Kamer over dit onderzoek te informeren?

Voorzitter. D66 is blij met het extra geld voor ov. Dat sluit goed aan bij de wens van de metropoolregio's en gemeenten. In het regeerakkoord staat dat het kabinet afspraken maakt met stedelijke regio's over cofinanciering om het ov uit te breiden via lightrailverbindingen. Als we verkeersinfarcten willen voorkomen, moeten we dat voornemen snel omzetten in actie. Hoe ziet de Staatssecretaris die verdere uitwerking van ov via lightrail voor zich? Op welke wijze worden de investeringen gefinancierd? Hoeveel budget is er beschikbaar? Hoe gaat ze de stedelijke regio's hierbij betrekken?

Voorzitter. Het spoorboekloos reizen op het traject Eindhoven–Utrecht–Amsterdam is vanaf vandaag werkelijkheid.

(Hilariteit)

De heer **Sienot** (D66):

En hoe! Goed, morgen kun je hoogstwaarschijnlijk elke tien minuten de trein pakken. Ik maak er nu een beetje een grapje van, maar het is een fantastische ontwikkeling.

Wij zien meer kansen om het spoor aantrekkelijker te maken, zodat we nog meer mensen verleiden tot het maken van een treinreis. Als we niet snel werk maken van deze veelgenoemde modal shift, dan loopt de Randstad vol. Ik hoop overigens dat iemand voor «modal shift» nog eens een beter woord verzint. Misschien kan dat dan in 2018 het Woord van het Jaar worden.

Zeker het groeiende Almere verdient de aandacht. Forenzen die in Amsterdam werken vinden de bereikbaarheid ontoereikend. D66 brengt daarom graag een wens ter sprake die al langer op tafel ligt. Kunnen we Almere via een metrolijn aansluiten op de Amsterdamse Oost/Westlijn? Is dat volgens de Staatssecretaris nog een reële optie?

Niet alleen in de Randstad is het overvol, maar ook op andere spoortrajecten. Neem de lijn Roosendaal–Zwolle. Het rendeert als we daarin investeren, volgens de MKBA. We kunnen op dit traject de grootste winst boeken door het aantal sporen van de spoorbrug bij Ravenstein te verdubbelen van een naar twee. Wil de Staatssecretaris samen met partijen een plan opstellen? Wil zij een vervolgonderzoek doen naar mogelijke verbeteringen?

Voorzitter. Bij het AO Scheepvaart hoorden we dat de Minister «verladers gaat verleiden» om vaker voor het water te kiezen. Dat is een goed plan. Gelukkig kiezen transporteurs en bedrijven ook steeds vaker voor goederentransport per trein. Tegelijkertijd ontvangt D66 klachten van omwonenden bij het spoor over geluid, trillingen en scheuren in de muur, veroorzaakt door passerende goederentreinen. Hoe wil de Staatssecretaris hiermee omgaan?

De voorzitter:

Er is een vraag van mevrouw Kröger van de GroenLinks-fractie. Dat was al op een vorig punt, geloof ik.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Zeker. Dat is op een zeer ver vorig punt. De heer Sienot deelt eigenlijk de analyses dat het geen goed idee is om het filemonster meer asfalt te voeren en dat meer asfalt niet leidt tot minder files. Vervolgens gaat hij echter in zijn bijdrage met name in op gedragsverandering als middel om de fileoverlast aan te pakken. Ik wil even heel scherp krijgen of hij niet ook van mening is dat er gewoon een verschuiving moet plaatsvinden. Nu ligt de nadruk in de besteding van MIRT-geld op asfalt. Het ov krijgt echt substantieel minder. Zou dat niet eigenlijk een andere verhouding moeten zijn, als je het filemonster niet verder wilt voeden? Of blijft D66 hopen op gedragsverandering als oplossing?

De heer Sienot (D66):

D66 rekent op een gedragsverandering. Ik heb daar net heel goede voorbeelden van gegeven en ik heb het vertrouwen in de Minister en de Staatssecretaris dat zij daar heel goede vervolgstappen voor kunnen geven. Voorts heb ik ook gezegd dat in het regeerakkoord een knelpuntenanalyse staat waarbij in voorkomende gevallen meer asfalt zeker een oplossing is. Dat willen we niet ontkennen, daar kijken we niet van weg, daar gaan we in mee. Ook dat heb ik gezegd. Het is voor ons dus de mix, een mix van dingen. We moeten ervoor zorgen dat we het vervoer van de weg naar het spoor krijgen, en van de weg naar het water. We moeten ervoor zorgen dat we mensen op de fiets krijgen en dat ze lekker kunnen doortrappen. Maar waar we mensen wel de weg op laten gaan, moeten we er ook voor zorgen dat er een goede doorstroming is. Op al die punten valt milieuwinst te boeken. Dat moet GroenLinks aanspreken. En aan de andere kant valt er voor mensen heel veel bereikbaarheidswinst te boeken door een slimme mix van middelen.

De voorzitter:

Ik zie dat er geen vervolgvraag is op dit punt. Er is wel een vraag van de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja, ook over het kopje «gedrag». Hoever gaat dat? Gedrag kun je beïnvloeden, gedrag kun je stimuleren. Je kunt mensen verleiden met alternatieven. Je kunt ze informeren. Ik ken D66 als een liberale partij, dus dit zal u aanspreken. Maar hoever gaat u daarin? Gaat u op een gegeven moment ook mensen dwingen? Gaat u voorschrijven hoe mensen van A naar B moeten gaan? Of zit dat er – gelukkig – totaal niet in?

De heer **Sienot** (D66):

Meneer Dijkstra kent D66 hartstikke goed. Hij weet dat wij het zeker niet gaan voorschrijven. Wij zien dat als je mensen slimme alternatieven biedt, zij zelf de beste keuze voor hun situatie gaan bepalen. Dat willen we aanmoedigen: gewoon de beste keuze maken. Ik zal eerlijk zeggen dat ik echt een fiets-trein-fietsers ben. Maar vandaag ben ik met de auto. Waarom? Omdat het weer me de auto in jaagde. En die keuze had ik. Ik juich toe dat iedereen keuzes kan maken wanneer het gaat om de beste manier voor hem of haar om te reizen: zo groen en – als het even kan – zo goedkoop en gemakkelijk mogelijk.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Het is goed om dat even te horen. Ik was er namelijk een beetje bang voor. Er is dus niet een goed of fout? U laat de keuzevrijheid aan de reiziger en u wilt dat er alternatieven zijn. Heb ik dat goed begrepen? Maar er is geen goed of fout, dus in uw pleidooi zit verder ook niet: het is goed als je dit doet, of: het is beter als je dat doet? Geen dwang?

De **voorzitter**:

De heer Sienot van D66 kan deze vraag beantwoorden en dan is er daarna een interruptie van de heer Laçin van de SP-fractie.

De heer **Sienot** (D66):

Nee, absoluut niet. Ik zou dat echt verre van me willen werpen. Dwingen leidt nergens toe en dat hoeft dus ook niet. Want de grap is, als je mensen de juiste keuzes laat maken en op de juiste manier verleidt, dan doen ze het zelf, zoals ik al liet weten in Enschede, waar 36 miljoen bespaard werd door gewoon alternatieven aan te bieden en mensen zelfs te belonen als ze voor de op dat moment beste keuze voor hen kozen. Hetzelfde zie je bij het Low Car Diet, dat mensen ook als ze niet meer meedoen aan een wedstrijd in veel gevallen het gedrag vaker laten zien. Dus je kunt ze verleiden.

De heer **Laçin** (SP):

Ik ben blij om te horen dat D66 ook de oproep van de Minister ondersteunt om verladers te verleiden, onder andere naar het water. We hebben het ook gehad over de verdeling van de extra investeringen. Daarvan gaat maar 7% naar de binnenvaart. Ook uit de hoorzitting die we vorige week hebben gehad over verduurzaming van de binnenvaart kwam een heel duidelijke oproep van de heer Verdonk om meer markttransparantie te krijgen in de binnenvaart, zodat de schipper niet zo vaak leeg hoeft te varen. Hoe staat D66 tegenover die oproep van de heer Verdonk om de binnenvaartschipper meer markttransparantie te geven?

De heer **Sienot** (D66):

Daar is een uitgebreide brief over geweest, ook van de Minister. Dat hebben we vorige week ook meermaals besproken. Wij staan daar als volgt in. Het dwingen van de markt tot het kiezen voor één systeem voor transparantiebevordering is eigenlijk door niemand in de markt gewenst. Ik heb dezelfde schipper ook horen zeggen dat er allerlei andere manieren waren om de binnenvaart eveneens te stimuleren. Die zijn vorige week ook vrij uitgebreid gewisseld. Dus ik zou het erbij willen laten dat wij het goed vinden als er meer transparantie in de markt komt, natuurlijk, maar dan moet de sector dat wel zelf goed kunnen regelen. Daar zijn ook verschillende systemen voor. De overheid moet het niet opleggen.

De **voorzitter**:

Ik zie dat daar geen vervolgvraag op is. Er is wel een vraag van mevrouw Kröger van de GroenLinksfractie. Ik denk dat zij daarmee ook bijna aan het

einde van haar interrupties komt. Ik kijk even naar de griffier. Die ruimte is er, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het was een vervolgvraag op mijn eerste vraag, omdat de heer Dijkstra er een vraag tussen stelde. Hij maakte er een goed-of-foutkwestie van. Als ik het standpunt van D66 goed beluister, is er wel degelijk een voorkeur voor dat mensen zich met zo min mogelijk emissies verplaatsen en kun je daarop als overheid invloed uitoefenen in investeringen die je doet waarmee je een aantrekkelijk alternatief creëert. Mijn vraag, waar de heer Sienot toch niet helemaal antwoord op gaf, was of hij nu van mening is dat we in het huidige MIRT en de verhouding asfalt-ov daarin die behoefte terugzien om het alternatief voor de auto zo aantrekkelijk mogelijk te maken, zodat we mensen verleiden om toch meer met het ov te gaan en voor een emissieloze optie te kiezen. Dus is D66 nu gelukkig met de huidige verhouding die in het MIRT wordt gekozen, bijvoorbeeld in de context van de klimaatdoelstellingen?

De heer **Sienot** (D66):

In het MIRT worden nu een aantal voorstellen gedaan waarbij het lijkt alsof er meer asfalt is, zo wordt het een beetje gebracht. Daar ben ik het niet helemaal mee eens. Op korte termijn lijkt dat misschien zo, maar er wordt ook serieus naar spoor gekeken. Daarvoor komt volgend jaar de Staatssecretaris na goed beraad van alle plannen met een nader plan. Dus dan zal die verhouding weer wat beter komen te liggen. Maar belangrijker is eigenlijk dat u ervan uitgaat dat een keuze voor autovervoer per se een smerige keuze is. Dat is al iets waar ik me echt ver van wil houden. Ik reis zelf met een deelauto op zonne-energie. Die is net zo nul uitstoot als de trein. Dus het gaat mij erom dat we schone keuzes willen stimuleren en mensen daartoe willen verleiden. Dan zie je dat heel veel mensen, mits het maar aantrekkelijk genoeg is, daar ook echt voor kiezen. Daarom zei ik ook dat ik een fietsleaseregeling een goed idee vind. Dat is een manier waarop ik de overheid wel zie verleiden.

De **voorzitter**:

Dan is het woord aan de heer Van Aalst van de PVV-fractie, die ook een vraag heeft aan de heer Sienot van de D66-fractie.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Het verbaast mij toch enigszins dat ik mijn collega van D66 vooral hoor inzetten op gedragsverandering en gedrag. Volgens het KiM is het autogebruik al tien jaar lang hartstikke constant: 73% gaat met de auto. Wat gaat D66 dan voor die overgrote meerderheid doen? Toen u middels de motie-Van Aalst van de PVV de kans kreeg om asfalt dat er al lag, te gebruiken – ik heb het over de spitsstroken – terwijl u daar niets extra's voor hoefde te investeren, gaf u niet thuis.

De heer **Sienot** (D66):

Volgens mij is die ene motie van de PVV niet wat er echt geïnvesteerd gaat worden. Het MIRT-boek is een heel dik boek dat barst van de investeringen, ook in asfalt. Daar refereerde mevrouw Kröger al aan. Er wordt dus heel veel geïnvesteerd, ook in betere wegen. Dat onderschrijven wij ook, want uit de knelpuntenanalyse blijkt dat meer asfalt een oplossing kan zijn voor allerlei knelpunten. Daar moeten we dan ook in investeren. Dat doet dit regeerakkoord ook en daar staan we voor.

De **voorzitter**:

Er is nog een vervolgvraag van de heer Van Aalst van de PVV-fractie.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Het blijft me verbazen. 73% is constant met de auto op pad. Waarom kiest D66 dan voor gedragsverandering? Het gedrag is toch heel helder? Men vraagt om asfalt en men wil bereikbaar blijven. Al tien jaar lang gaan we met de auto. Waarom wilt u dan inzetten op de fiets en het ov?

De heer **Sienot** (D66):

Ik vind dat wel een goede vraag, want ik ben het er namelijk niet mee eens. In de stad liggen die verhoudingen heel anders. Op ritjes tot 7,5 km is de fiets al de kampioen. Je ziet ook dat het fietsgebruik per jaar groeit. Daar kiezen al meer mensen voor fietsen. Als je ervoor ontwerpt, gaan meer mensen fietsen. Ik volg u heel goed bij de langere afstanden. Ik heb ook gezegd dat de auto dan een uitstekend alternatief is voor bijvoorbeeld de trein. Dat moeten we ook bevorderen, maar in de stad en bij afstanden tot 7,5 km en dankzij de elektrische fiets 15 km zie je dat mensen de keuze maken als die keuze wordt geboden. Dan gaan ze voor de fiets kiezen. Dat is ook goed nieuws voor al die automobilisten van u, want hoe meer mensen wel de fiets pakken, hoe makkelijker het doorstromen wordt. Daar zit de kern van mijn betoog: een beetje minder verkeer op de weg, een beetje meer op de fiets, een beetje meer in de trein en het rijdt gewoon meer door.

De **voorzitter**:

Volgens mij wilde de heer Dijkstra ook interrumpen. Nee, hij ziet ervan af. Dan stel ik voor dat de heer Sienot verdergaat met zijn betoog. Hij heeft daarvoor nog ongeveer tweeënhalve minuut.

De heer **Sienot** (D66):

Dat is hartstikke goed, mevrouw de voorzitter, want ik rond af. Reizen verbindt mensen, brengt medewerkers samen op kantoor en brengt partners en gezinnen bij elkaar voor de lunch of het avondeten. D66 begrijpt heel goed dat iedereen snel op kantoor of thuis wil zijn. We zorgen er daarbij graag voor dat iedereen groen, gemakkelijk en als het even kan goedkoop reist. We zijn daarom blij dat dit MIRT niet het vervoersmiddel, maar de reiziger centraal stelt. Daarom werken we, samen met de Minister en de Staatssecretaris, graag aan meer doorstroming op de weg door meer mensen te laten kiezen voor de fiets, meer vrachtvervoer per trein te laten gaan, reizigers te voorzien van de beste reisinformatie en waar het echt knijpt, te kiezen voor asfalt.

De **voorzitter**:

Dank aan de heer Sienot van de D66-fractie. We gaan verder met mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Mobiliteit, maar vooral het gebrek eraan, is van belang voor ons levensgeluk. Dat merk je op een dag als vandaag na een flinke sneeuwbuï. Files en vertraagde treinen zorgen voor stress en chagrijn. Duurzame mobiliteit is cruciaal voor de economie, voor de leefbaarheid in onze steden, voor de luchtkwaliteit, voor onze gezondheid en voor het tegengaan van klimaatverandering. Een goed mobiliteitsbeleid vraagt een integrale benadering tussen bereikbaarheid, ruimtelijke ordening en leefbaarheid. Het huidige MIRT draagt daaraan nog onvolgende bij wat ons betreft. Het blijft te veel hangen in een platte koehandel van verdeling van euro's tussen weg, spoor en water. Het vraagt een visie op hoe mensen en goederen op de duurzaamste wijze van A naar B kunnen. Dat betekent niet iedere keer als het ergens druk wordt op de weg, een nieuwe plak asfalt storten. Het Toekomstbeeld OV geeft zo'n visie. Hoe wordt dit betrokken bij de besluitvorming en uitvoer van het MIRT?

We moeten meer sturen op de meest duurzame manier van vervoer en kijken hoe rijkswegen en N-wegen, ov-netten en fietsinfrastructuur elkaar aanvullen. Het nieuwe kabinet omarmt in woord deze integrale aanpak, maar stelt vervolgens dat tot 2030 de verdeling van de gelden binnen een vaste verhouding weg-spoor blijft. Waarom zou je pas na 2030 aan de slag gaan met een integrale aanpak, terwijl het toch om het doel, duurzame bereikbaarheid, zou moeten gaan en niet om het middel? Het nieuwe geld gaat vooral naar extra asfalt. Kan de Minister aangeven hoe in de komende jaren de integrale aanpak vorm krijgt als de verdeling van gelden tot 2030 zo blijft?

De voorzitter:

De heer Dijkstra van de VVD-fractie heeft een vraag over dit punt aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Mevrouw Kröger zou toch hartstikke blij moeten zijn met deze verdeel-sleutel? Zij zou toch hartstikke verheugd moeten zijn over deze verdeel-sleutel, waarbij er zo veel geld naar openbaar vervoer gaat, ondanks het feit dat acht keer zo veel mensen iedere dag in de auto zitten?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De VVD wil graag op het doel sturen, bijvoorbeeld het klimaatbeleid. Zij zegt: het gaat om het verminderen van de CO₂-uitstoot. Maar ons gaat het om duurzame bereikbaarheid. Het gaat erom dat je een analyse maakt waaruit blijkt hoe je op een duurzame manier van A naar B kan en wat daarvoor nodig is. Op dit moment gaat er proportioneel veel meer geld naar asfalt, terwijl alle hoogleraren die door de heer Dijkstra worden weggezet als «niet autominnend» en vervoersspecialisten zeggen: meer asfalt leidt tot meer files; het is geen oplossing. Dus als je echt wilt kijken naar oplossingen en duurzame bereikbaarheid, dan moet je voor de integrale aanpak kiezen. Wij vinden het jammer dat daar tot na 2030 mee gewacht wordt.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Files zijn totaal niet duurzaam. Als er files zijn zoals vandaag en in de afgelopen dagen, dan staat iedereen stil. Dan staat iedereen te ronken met zijn auto. Dat is toch geen alternatief? Er is ook geen alternatief direct voorhanden. Het is toch juist verstandig om files op te lossen, zodat mensen wel van A naar B kunnen en we niet al die milieuschade en economische schade hebben die we nu hebben met de files? Als mevrouw Kröger hetgeen zij zegt over duurzaamheid, serieus meent, dan zou zij juist blij moeten zijn met investeringen, ook met de investeringen in asfalt, opdat mensen gewoon kunnen doorrijden en auto's niet meer staan te ronken op allerlei ringwegen, waar de mensen die daar wonen last van hebben.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De heer Dijkstra en ik kunnen gezamenlijk optrekken bij het erkennen dat er een probleem is met files in Nederland. Beiden zien we dit als een groot probleem. De vraag is alleen hoe je dat oplost. Je kunt simpel denken: het is druk, dus we plempen nog meer asfalt, want dat is de oplossing voor de fileproblematiek. Of je kunt zeggen: nee, je moet proberen echt een spreiding te krijgen. Dan krijgen we een hele discussie over het rekeningrijden. Je moet proberen mensen uit die auto te krijgen. Je moet alternatieven bieden. Je moet ze verleiden tot ander verkeersgedrag. Hoogleraren op het gebied van mobiliteit in binnen- en buitenland zeggen dit. Het verbaast mij dat er voor de VVD maar één oplossing is: asfalt plempen.

De voorzitter:

Dat is bijna uitlokking, maar ik zie dat de heer Dijkstra dat aan zich voorbij laat gaan. Ik vraag mevrouw Kröger om haar betoog te vervolgen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u, voorzitter. Ook de verkeerswethouders van de grote steden, inclusief VVD-wethouders zeggen: geen nieuw asfalt naar mijn stad; dat is niet de oplossing. Ze willen wel meer rails, zowel lightrail als traditionele rails, om veel mensen te kunnen verplaatsen met weinig impact op milieu, klimaat en leefbaarheid, want hoeveel snelweg er ook bij komt, de ruimte in de steden is op en sowieso te kostbaar om veel auto's in kwijt te kunnen. De steden laten zien hoe je met de juiste ruimtelijke en infrastructuurle keuzes ook burgers kunt sturen richting duurzaam vervoer. Veel ruimte voor voetgangers en fietsen en weinig ruimte voor auto's leidt heel snel tot een forse afname van het autogebruik. De gouden combinatie van compact bouwen met goed ov en veel ruimte voor de fiets maakt steden leefbaar, betaalbaar en goed voor het klimaat. Dit vraagt om veel samenhang tussen het Ministerie van IenW en het Ministerie van Binnenlandse Zaken. Met de verplaatsing van ruimtelijke ordening naar Binnenlandse Zaken is onze vraag: hoe werken deze twee ministeries samen om de steden in deze aanpak te ondersteunen? Wat wordt de rol van de Minister van Binnenlandse Zaken om deze hele mobiliteitskwestie aan te pakken?

In het regeerakkoord is 100 miljoen uitgetrokken voor het stimuleren van fietsverkeer. Dat is mooi, maar dat is niet genoeg om de groei op te vangen, laat staan om nog verdere groei van fietsverkeer te stimuleren en zo automobilisten uit de file te trekken. De aansluiting tussen fietsers en ov moet kloppen en er moeten voldoende stallingsmogelijkheden zijn, ook op de kleinere stations. Wij zien graag snel harde afspraken tot stand komen met de andere overheden. Wanneer kan de Kamer hier verder over geïnformeerd worden? Ov-verbindingen die nodig zijn om de steden onderling te verbinden, zijn al best sterk. Een belangrijke ontbrekende schakel is bijvoorbeeld de treinverbinding Utrecht–Breda. Ook heeft nog niet iedereen een zitplaats. Wij verwachten een sterk stijgende vraag en daar moeten we echt aan kunnen voldoen. Door ERTMS en een hogere spanning op de bovenleiding zorgen we voor meer capaciteit en veel kortere reistijden, waardoor de trein ook een alternatief wordt voor de forenzen die nu de files maken. Kan de Staatssecretaris vaart maken met de hogere spanning op de bovenleiding?

We moeten ook een schaa sprong maken in het regiovervoer rondom de steden. De lightrailverbinding tussen Den Haag en Rotterdam overtreft alle verwachtingen. Dit voorbeeld kan op veel meer plekken navolging krijgen. Wil de Staatssecretaris dit verder onderzoeken? In dunner bevolkte regio's liggen grote uitdagingen om te zorgen dat bereikbaarheid voor iedereen toegankelijk blijft. Daar moet mobility as a service echt vorm krijgen. Wij zijn zeer benieuwd naar de plannen van de Staatssecretaris hiervoor.

De rol van de auto gaat veranderen. Over twaalf jaar zijn alleen nog elektrische auto's te koop als het aan dit kabinet ligt. De nieuwe auto is schoon, goedkoop per kilometer, rijdt straks zelfstandig en is veel veiliger dan wij het zelf kunnen, en leent zich daarom uitstekend als deelauto. We hebben veel ruimte nodig, minder wegcapaciteit en minder parkeer-ruimte. Kan de Minister schetsen hoe het autogebruik zich gaat ontwikkelen tussen nu en 2030 en wat gaat dit betekenen voor de benodigde infrastructuur? Het is wat GroenLinks betreft eeuwig zonde om nu extra snelwegen aan te leggen die straks overbodig zullen blijken te zijn.

En waarom dan nog zoveel asfalt? Omdat de modellen dit voorschrijven! De NMCA gaat volledig voorbij aan nieuwe technieken, aan trends in wonen en werken en aan externe politieke keuzes als het klimaatakkoord. De NMCA-voorspellingen zijn gebaseerd op de aanname dat economische

groei leidt tot een grotere vraag naar vervoer per auto. De vraag naar verplaatsing is echter sinds 2000 constant met de bevolkingsgroei en niet met de welvaartsgroei. De toenemende urbanisatie waar de meeste van onze groei plaatsvindt, leidt tot een relatief veel lagere verkeersvraag. Het is wat ons betreft echt zorgelijk dat onze infrastructuurplannen nog steeds gebaseerd zijn op modellen die haaks staan op onze klimaatdoelstellingen. Waar wij ons als Nederland gecommitteerd hebben aan maximaal 2°C temperatuurstijging en streven naar die 1,5°C uit het verdrag van Parijs, is de NMCA gebaseerd op de WLO-scenario's die van respectievelijk 2,5°C tot 3°C en 3,5°C tot 4°C temperatuurstijging uitgaan. Met andere woorden, de modellen op basis waarvan wij nu vandaag keuzes gaan maken over infrastructuur zijn absoluut niet in lijn met het klimaatverdrag van Parijs. Een concrete vraag voor de Minister: kunt u ervoor zorgen dat de beleidsonderzoeken die gebruikt worden voor keuzes over infrastructuur in lijn zijn met onze klimaatdoelen? Dit is echt van belang, gezien het feit dat er nu in de plannen zo veel nadruk op asfalt wordt gelegd.

Dan kom ik bij de grootste groeier in klimaatschade, de luchtvaart. Ook luchtvaart hoort bij het MIRT, omdat het van flinke invloed is op onze mobiliteit en onze keuzes voor wegen en railnetwerk. Zo is er net voor 20 miljoen een afslag bij de A6 aanbesteed voor de ontsluiting van Lelystad Airport, het vliegveld zonder luchtruim en zonder businesscase. Dit is wat GroenLinks betreft echt weggegooid geld. Wat we nodig hebben is niet een extra vliegveld, maar extra snelle treinverbindingen. Zelfs Schiphol-baas Jos Nijhuis speculeert openlijk over de trein als alternatief voor de korte afstanden. GroenLinks wil een actieplan van de Minister. Wat is er voor de top 20 aan kortereafstandvliegbestemmingen nodig om de trein een aantrekkelijker alternatief te maken? Het verschil in btw-tarief tussen vlieg- en treintickets moet aangepakt worden, net als het verschil in energiebelasting tussen trein en vliegtuig. Er moet worden geïnvesteerd in rails, wissels, stations en beveiligingssystemen. Wat ons betreft moet de groei van Schiphol onder de grond plaatsvinden als hub voor internationaal treinverkeer. Wat GroenLinks betreft mag u voor dit actieplan echt elke cent besteden die u had gereserveerd voor het faciliteren en ontsluiten van Luchthaven Lelystad.

Dan kom ik op de snelwegen. De goedkope en gehaaste aanbesteding van de A4 Midden-Delfland heeft geleid tot een lekke bak waar we eeuwig moeten blijven pompen. Hoe wordt dit opgelost? De A27 Amelisweerd kan het beste in de huidige bak blijven. Dat is beter voor de lucht, veel goedkoper en zonder natuurvernietiging. Als er 80 km/h wordt gereden dan past het ook in de huidige bak zeggen experts. Kan de Minister dit besluit heroverwegen? In Noord-Holland dreigt bij de A8 niet alleen het groen geasfalteerd te worden, maar ook UNESCO werelderfgoed. De Stelling van Amsterdam heeft eeuwenlang buitenlandse vijanden op afstand gehouden. Hopelijk lukt het om de bulldozers van deze coalitie voldoende weerstand te bieden.

Bij tal van nieuwe wegenprojecten, zoals de doorgetrokken A4 of de verbreding van de A27, zorgen meer auto's voor meer herrie, maar de omwonenden van bestaande wegtrajecten hebben geen opwaardering van hun geluidsbescherming gekregen. We hebben als commissie hierover net een petitie in ontvangst genomen. Dit is echt niet eerlijk. Meer auto's betekent dat er meer bescherming tegen herrie nodig is, ook als je langs een bestaand traject woont. Kan de Minister dit oplossen? Ook de luchtvervuiling wordt nog een penibel punt voor de Minister. De rechter heeft in de rechtszaak die door Milieudefensie is aangespannen duidelijk aangegeven dat de overheid niets mag ondernemen dat leidt tot een nieuwe overschrijding van de norm. Maar bijvoorbeeld bij de A27, de A15 en de A12 zijn er al punten die dicht tegen de normen voor luchtkwaliteit aanzitten. Meer verkeer leidt tot meer vervuiling en is dus niet in lijn met het vonnis van de rechter. Wij willen van alle locaties waar asfalt

gepland is en waar de norm dreigt te worden overschreden een analyse van de potentiële impact op de luchtkwaliteit, ook voor het onderliggend wegennet.

Tot slot. Ons mobiliteitsbeleid moet echter hand-in-hand gaan met ons klimaatbeleid. Dit MIRT doet dat nog niet. Heel graag gaan we de komende tijd met de Minister en de Staatssecretaris ervoor zorgen dat dit in de toekomst wel het geval is.

De voorzitter:

Met uw opmerkingen over de luchtvaart en de luchtkwaliteit ging u een beetje langs de randen van het MIRT. Het is aan de Staatssecretaris en de Minister om daar wel of niet op te antwoorden. Formeel staan die onderwerpen niet op de agenda.

De heer Van Aalst heeft een vraag.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik hoor mijn collega van GroenLinks verwijzen naar allerlei cijfers rondom het klimaat. Zij zegt ook dat het eerlijk moet. We constateren dat in het kader van de mobiliteitsbehoefte 73% van de mensen kiest voor de auto, of het nu een mooie sterke diesel is of een elektrische auto. Is GroenLinks het met mij eens dat het dan eigenlijk niet eerlijk is dat slechts 53% van het budget naar asphalt gaat?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank voor deze vraag. We moeten kijken naar de mobiliteit die toekomstbestendig is, dus duurzaam in de groene betekenis van het woord, maar ook echt toekomstbestendig. De wethouders van de grote steden en een heleboel experts zeggen dat we echt naar de modal shift moeten. Helaas is er nog geen ander woord voor. We moeten ervoor zorgen dat de trein, de fiets, het ov en wandelen aantrekkelijke alternatieven worden. We moeten niet alleen maar inzetten op de auto. Dat doen we nu nog veel te veel. We zitten nog te veel in het oude denken. In het regeerakkoord wordt de omslag in woorden wel gemaakt, maar als je kijkt naar de besteding van de gelden is dat nog niet gebeurd. We willen graag met de Minister en de Staatssecretaris aan de slag om die visie vorm te geven, bijvoorbeeld door het toekomstbeeld ov uit te bouwen tot een sterk pakket waar we echt op inzetten.

De heer Van Aalst (PVV):

Dit is niet iets nieuws. Het KiM zegt dat het al tien jaar lang op deze manier gaat, dat 73% kiest voor de auto. Dit is niet iets wat we op korte termijn kunnen veranderen. Op dit moment hebben we een aantal knelpunten op te lossen. GroenLinks moet het toch met mij eens zijn dat we de knelpunten in het asphalt met slechts 53% van het budget niet gaan oplossen?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Er blijft discussie over de vraag hoe het autogebruik zich nu echt ontwikkelt. We moeten ook als Kamer nog een keer goed kijken wat nu een reële verwachting van de ontwikkeling van het autogebruik is, met alle technische innovaties die gaande zijn en het gebruik van deelauto's. Wetenschappers zeggen dat het autogebruik afneemt. De prognoses waar het ministerie mee werkt, zijn eigenlijk niet conform de realiteit. We hopen nu met ons infrastructuur- en mobiliteitsbeleid van knelpunt naar knelpunt. Daar moeten we vanaf. Je moet een toekomstvisie neerleggen en dan bekijken hoe je er nu voor kunt zorgen dat je infrastructurele investeringen daaraan bijdragen. Ik zie nu bij partijen als de PVV en ook de VVD dat meer asphalt eigenlijk de enige oplossing is voor een knelpunt. Dat lijkt mij geen goede besteding van het geld.

De heer **Von Martels** (CDA):

Voorzitter, ik begrijp dat ik nog maar één interruptiemogelijkheid heb, maar die wil ik dan toch graag gebruiken om mevrouw Kröger een vraag te stellen. Enerzijds zegt u dat er, hoewel het aantal auto's misschien toeneemt, in elk geval innovaties komen. Er komen elektrische auto's. U bracht duidelijk naar voren dat u die ontwikkeling ziet. Dat betekent volgens mij ook veel minder uitstoot. Dat heeft een positieve invloed op het milieu. Toch brengt u te berde dat de luchtkwaliteit in de toekomst alleen maar nadelig beïnvloed zal gaan worden. Hoe ziet u dat precies? Aan de ene kant komen er innovaties, maar aan de andere kant hebt u de angst dat de luchtkwaliteit negatief wordt beïnvloed.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

In de huidige situatie voldoet onze luchtkwaliteit nog steeds niet aan de Europese normen. Dat is iets in het hier en nu. Daar hebben mensen nu last van. Er zijn heel veel ziektes die verband houden met slechte luchtkwaliteit en wij hebben ons luchtkwaliteitsbeleid in Nederland nog steeds niet op orde. Dat is de reden dat ik dit nu ook bij het MIRT aansnijd; dat wil ik de voorzitter ook wel uitleggen. Over de investeringen die wij nu doen in wegen, heeft de rechter in het vonnis van Milieudefensie gezegd dat er geen investeringen gedaan mogen worden of acties ondernomen mogen worden die het risico met zich meebrengen dat de luchtkwaliteit verder achteruitgaat. Voordat wij keuzes maken over bepaalde wegverbredingen et cetera, moet dus die analyse gedaan worden, bijvoorbeeld door het RIVM. Dat is onze vraag.

Uiteraard zien wij in het hele mobiliteitsspectrum ook een rol voor de auto, voor een schone en veilige auto en in de toekomst liefst zo veel mogelijk deelauto's. Nogmaals, wetenschappers zien de trend dat we minder auto gaan rijden. De rol van de auto gaat veranderen. Daarom is onze vraag of het wel verstandig is om nu in te zetten op heel veel extra asfalt. Of moeten we juist veel meer inzetten op andere modaliteiten om ervoor te zorgen dat we ook het klimaatbeleid ondersteunen? Want wat hier eigenlijk helemaal onder zit, is natuurlijk dat ons klimaatbeleid en ons mobiliteitsbeleid helaas nog niet genoeg met elkaar in verband staan.

De **voorzitter**:

Er is op dit moment geen vervolgvraag. De heer Von Martels houdt dus nog een halve interruptie, zodat hij straks nog ergens één vraag kan stellen. Er is wel een vervolgvraag van de heer Dijkstra.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Was u al tot een afronding van uw stuk gekomen of zijn we halverwege? Ik hoor mevrouw Kröger best wel veel onzin verkondigen. Dat mag als zij daarmee mensen denkt te overtuigen, maar dan heb ik één simpele vraag: op hoeveel kilometer van het rijkswegennet vindt op dit moment een overschrijding van de Europese norm voor luchtkwaliteit plaats?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De heer Dijkstra probeert altijd het hele probleem te bagatelliseren. Het gaat mij er niet om hoeveel kilometer dit is. Het gaat erom dat wij op dit moment nog steeds een norm overschrijden, terwijl de Wereldgezondheidsorganisatie – ook niet de minste, hoewel de heer Dijkstra misschien ook deze wetenschappers wil wegzetten – zegt dat de norm nog twee keer zo streng zou moeten zijn. Wij voldoen met ons beleid dus niet aan de Europese normen. Wij als Kamer willen dat dit wel gaat gebeuren. Daarvoor hebben we onder andere een mobiliteitsbeleid dat daaraan zou moeten bijdragen. Ik nodig mijn collega's uit om er samen voor te gaan zorgen dat iedereen recht heeft op schone lucht.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dit is zo'n onzin. Het is namelijk nul kilometer rijksweg. De normen van de Wereldgezondheidsorganisatie voor zwaveldioxide halen we in 98% van de gevallen. We halen de WHO-normen voor fijnstof, die strenger zijn dan de Europese normen, in 87% van de gevallen. En weet u wat nu het mooie is? De problemen die er nog zijn, lossen we ook op. En weet u waar ze zitten? Ze zijn binnenstedelijk. In Amsterdam en in Rotterdam: daar zitten ze. Ze hebben niets met rijkswegen te maken, helemaal niets. Dus u moet gewoon uw feiten een keer op orde krijgen en niet fabeltjes zitten te verkondigen: de lucht wordt steeds schoner, die laatste zaken pakken we ook aan, maar zet Nederland alstublieft niet op slot, laat mensen gewoon doorrijden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ben wel heel blij dat de heer Dijkstra passie toont over het onderwerp luchtkwaliteit. Onder andere uw eigen VVD-wethouder ziet een relatie tussen verkeer op rijkswegen en in steden. Op het moment dat je meer investeert in asfalt, willen die auto's ook allemaal die steden in. Eigenlijk zeggen die wethouders van verkeer dus: nee, we moeten de aansluiting aanpakken tussen het hoofdwegennet en wat mensen vervolgens in steden doen; dat is van belang voor de luchtkwaliteit. Wij moeten ons gewoon schamen dat wij niet voldoen aan een Europese norm die al jaren geldt. Ook al is de lucht schoner dan wellicht decennia geleden, we voldoen nog steeds niet aan de norm. Er worden nog steeds mensen ziek, er gaan nog steeds mensen dood door problemen met de luchtkwaliteit. Dan moet je gewoon zeggen: dat gaan we oplossen. Dat wij in Nederland een rechter nodig hebben om ons daarop te wijzen, vind ik bizar. We moeten als Kamer met elkaar voor oplossingen kiezen. En wat ons betreft is meer asfalt neerplempen dan geen oplossing.

De **voorzitter**:

En dan is er nog een vervolgvraag van de heer Sienot van de D66-fractie aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

De heer **Sienot** (D66):

Even procedureel, mevrouw de voorzitter. Dit is dan mijn derde interruptie?

De **voorzitter**:

Ja.

De heer **Sienot** (D66):

Daar gaat-ie hoor! Mevrouw de voorzitter, ik hoor GroenLinks de hele tijd allerlei heel zinnige dingen zeggen over het milieu en het klimaat, maar we hebben nu ook te maken met ziekenauto's die niet op tijd het ziekenhuis kunnen verlaten of daar niet op tijd kunnen komen, omdat ze in files terechtkomen. We hebben te maken met mensen die aan de slag willen terwijl tegelijkertijd bedrijven in bepaalde regio's ervoor kiezen om niet in die regio te gaan uitbreiden, omdat ze simpelweg bereikbaarheidsproblemen kennen. Dan nog maar te zwijgen van al die mensen die 's avonds te laat komen bij het eten en weer hun gezin niet kunnen gezien, terwijl ze gezellig met elkaar wilden eten. Wat doet GroenLinks voor al die mensen?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Nogmaals, ik denk dat het volgende heel belangrijk is als het gaat om die knelpuntenanalyse. Dat gaf de heer Sienot net ook al aan, evenals de heer Von Martels van het CDA. Wij werken nu eigenlijk met een knelpuntenanalyse die heel plat is en heel plat kijkt naar wat het probleem is. Het gaat natuurlijk om een veel bredere kijk op leefbaarheid. Dus wat ik zou willen, is dat de Minister en de Staatssecretaris aan de slag gaan om

precies te bekijken wat de echte oplossingen zijn voor de knelpunten die u aangeeft. Ik betwijfel of de oplossingen die hier gekozen worden, de echte oplossingen zijn. Dat betwijfel ik niet alleen als Kamerlid van GroenLinks. Volgens mij zeggen een heleboel experts: kies nou voor andere oplossingen. En ja, dat zijn oplossingen die wat meer tijd kosten. Dat ben ik met u eens, maar dat zijn ook keuzes die we jaren geleden niet hebben gemaakt. Nu staan we eigenlijk weer op een punt om te kiezen hoe we de mobiliteit voor de toekomst inrichten en moeten we niet op dezelfde voet doorgaan. Ik denk dat we daar een fout mee maken.

De voorzitter:

Er is nog een vervolgvraag op dit punt van de heer Sienot. En mevrouw Kröger wil ik vragen om misschien nog iets bondiger te antwoorden. Het woord is aan de heer Sienot van de D66-fractie.

De heer Sienot (D66):

Wij zien twee lijnen. De ene lijn is de korte klap. Wat kun je nu doen om die mensen te helpen om in beweging te blijven, om naar hun werk te komen et cetera? Die mensen worden geholpen met de grootste bereikbaarheidsinvestering in jaren. Dat is een intelligente mix, die precies doet wat u zegt, namelijk aan de ene kant ervoor zorgen dat mensen nu kunnen voortbewegen op een manier die past bij hun keuze en ze aan de andere kant meer verleiden. Dus mag ik mevrouw Kröger uitnodigen om er samen met ons aan te werken dat we zo snel mogelijk ook dat andere gedrag gaan bevorderen door ze te verleiden, bijvoorbeeld via een fietsleaseregeling?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Volgens mij heb ik heel duidelijk aangegeven dat ik heel graag met mijn collega's, met de Staatssecretaris en de Minister, werk aan mobiliteit die én goed is voor het klimaat én de problemen echt oplost. Ik denk zelf dat de mix van asphalt en spoor waarvoor nu gekozen wordt, niet goed is. Maar daar gaan we het vandaag verder uitgebreid over hebben.

De voorzitter:

Ik dank mevrouw Kröger. We gaan door naar de heer Laçin van de SP-fractie. Maar eerst heet ik nog even de heer Gijs van Dijk van harte welkom. We hebben allemaal vier interrupties, dus u kunt nog helemaal losgaan op de resterende collega's. Ik geef nu graag het woord aan de heer Laçin van de SP-fractie.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Vandaag is het mijn eerste notaoverleg MIRT. Dat geldt ook voor dit kabinet. Ik ben overspoeld met verzoeken uit alle hoeken van het land. Zomaar een greep uit de dingen die ik ben tegengekomen: er is sprake van overduidelijke achterstelling, investeringen zijn cruciaal voor het behoud en het creëren van werkgelegenheid, zonder extra geld ontstaat er een vervoersinfarct. Dat zijn geen berichten waar je altijd blij van wordt. We merken het zelf ook vrijwel dagelijks: overvolle treinen, vastlopende wegen en filerecord na filerecord. Dat is ook geen wonder, want onder Rutte II is er een forse bezuiniging ingezet op infrastructuur en zijn talloze projecten vertraagd. Zonder in dit debat al te veel te willen terugblikken, vraag ik de bewindslieden toch of zij die bezuiniging niet een gemiste kans vinden. Vinden zij met de SP dat we door het bezuinigingsbeleid nu met verkeersinfarcten zitten, waar we de komende jaren alleen maar meer van gaan zien?

Dat het de komende jaren nog veel drukker op de weg gaat worden, daar twijfelt niemand aan. Het beeld dat de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse schetst, is inktzwart: als het economisch goed gaat en het beleid niet wijzigt, dan staat Nederland in 2040 volledig vast. En als we dan ook

nog eens bedenken dat dit doembeeld ontstaat bij een gemiddelde groei van 2% per jaar, terwijl het CBS heeft becijferd dat we dit jaar waarschijnlijk boven de 3% gaan uitkomen en dat de cijfers van volgend jaar waarschijnlijk ook nog eens boven die 2% uitkomen, dan liggen we op ramkoers voor totale stilstand.

Ondertussen groeit de roep uit het land om een andere aanpak van het mobiliteitsprobleem. De wethouders waarover mevrouw Kröger het had, heb ik waarschijnlijk ook gesproken. Zij pleiten voor meer investeringen in het ov in plaats van in asfalt. Het doet klaarblijkelijk wat, met je poten in de modder staan. Eurocommissaris Bulc riep ertoe op 2018 het jaar van de multimodaliteit te laten zijn, zoals de Minister zelf tijdens het scheepvaartdebat vorige week ook aangaf. Deze oproep van een Eurocommissaris wordt door de SP van harte ondersteund. U hoort het goed! De wonderen zijn de wereld nog niet uit.

De SP vindt het dan ook teleurstellend om te moeten lezen dat de coalitie pas voor 2030, ver nadat zij is uitgeregeerd, de ambitie voor een mobiliteitsfonds heeft. Ik vraag de bewindslieden waarom zij niet al in hun periode hieraan beginnen en ik vraag hun om bij de aanpak van nieuwe mobiliteitsvraagstukken te financieren vanuit een integrale visie op de mobiliteit. Het motto moet zijn: eerst bewegen, dan bouwen. Dat is een van de redenen waarom de RandstadRail zo'n succes is en bijdraagt aan de aanpak van files in de regio Rotterdam–Den Haag. Niet alleen moeten woonwijken goed ontsloten zijn. Met dezelfde gedachte moeten we ook bedrijfsterreinen en de industrie bereikbaar maken.

Een prachtvoorbeeld van hoe het fout kan gaan, is de Rotterdamse haven, waar je als werknemer alleen maar fatsoenlijk kan komen met de auto. De SP snapt dan ook echt niet waarom de 2 miljard aan extra investeringen volgens de oude verdeelsleutel wordt ingezet. Volgens het regeerakkoord zal worden geïnvesteerd in ontsluiting van de haven door het aanpakken van de A15. De SP is niet per se tegenstander van asfalt, maar wel als dat wordt ingezet als enig alternatief om mobiliteitsvraagstukken op te lossen. We zien dat ten noorden van het water de Hoekse Lijn wordt omgebouwd naar lightrail. Is de Staatssecretaris bereid om te onderzoeken of bij de aanpak van de A15 er ook kansen liggen voor openbaar vervoer per spoor?

We lezen sowieso in het regeerakkoord dat het kabinet in overleg met de stedelijke regio's afspraken wil maken over investeringen in lightrail. Kan de Staatssecretaris zeggen aan welke regio's gedacht moet worden? Kan zij toezeggen dat daarbij steeds het credo «eerst bewegen, dan wonen of werken» wordt gehanteerd, zeker nu de R van «MIRT» – die R staat voor «ruimte» – overgeheveld is naar Binnenlandse Zaken?

Een andere zaak, waarvoor mijn voorganger Eric Smaling en huidig VVD-Staatssecretaris Visser zich in het verleden hard hebben gemaakt, is de A8. Deze snelweg dwars door dichtbevolkt gebied dient met vaart aangepakt te worden. De geluidsschermen zijn er ontoereikend. Ze zijn te laag en niet sluitend, waardoor geluid en uitstoot van verkeer een enorme belasting opleveren voor de inwoners van Koog aan de Zaan en Zandijk. Daarnaast zou op de snelweg stil asfalt aangelegd moeten worden en zou om milieuredenen de snelheid verlaagd moeten worden naar 80 km/u. De Werkgroep A8/Coenbrug is hier al jaren mee bezig maar loopt vast op onwil of onbegrip bij Rijkswaterstaat. Kan de Minister toezeggen dat zij zelf eens polshoogte gaat nemen van de situatie daar? En wil zij zich inspannen om de problemen daar op te lossen?

Dan knooppunt Hooipolder, een veelbesproken onderwerp. Het is anno 2017 eigenlijk onvoorstelbaar dat een dergelijk druk verkeersknooppunt nog steeds met stoplichten werkt. En het is helemaal onvoorstelbaar dat dit de komende tien jaar nog zo zal zijn, want Hooipolder en de aanpak van het stuk snelweg tussen Hooipolder en Everdingen staan pas voor de jaren 2027 tot 2029 op de planning. Kan dit niet sneller? Het verkeer van en naar de Randstad staat hier met grote regelmaat muurvast. Tegelij-

kertijd vraag ik beide bewindslieden om bij de aanpak ook integraal te kijken naar de vervoersopgave. De aanleg van een railverbinding van Breda richting Utrecht maakt Utrecht zelf een stuk beter bereikbaar vanuit Zuidwest-Nederland. Tegelijkertijd neemt straks ook het internationale treinverkeer vanaf Breda toe.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik heb een vraag over de bereikbaarheid over de A27 Breda–Utrecht. U noemt het aanleggen van een soort ov-verbinding, maar u weet dat dat in Nederland echt jaren duurt. Het is vreselijk ingewikkeld, en dit is toch een behoorlijke transportas in Nederland. Zou het niet veel beter en handiger zijn om daar gewoon met bussen te werken? Dat is toch ook een prachtige manier van openbaar vervoer, die ook veel flexibeler is? We kunnen de spitsstroken opwaarderen tot echte rijstroken en dan van Breda naar Utrecht rijden met een aantal tussenstops, in plaats van daar te gaan investeren in een vaste verbinding met een soort treinachtige situatie.

De heer **Laçin** (SP):

Wij zijn voor elke vorm van openbaar vervoer, dus ook voor de bus, maar ik zal zeggen waarom wij op dit vlak hameren op spoor. Als straks de internationale trein wat vaker gaat rijden en Breda daarin het knooppunt gaat worden, is er echt een verbinding nodig tussen Breda en Utrecht. Ik begrijp dat die spoorverbinding er niet morgen al zal liggen, maar als die nu al wordt meegenomen in de bestaande plannen, is Utrecht in de toekomst ook voor internationaal treinverkeer veel beter bereikbaar.

De **voorzitter**:

Er is een vervolgvraag van de heer Dijkstra van de VVD-fractie.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ja, want wij delen de noodzaak voor een goede verbinding tussen Breda en Utrecht. Maar ja, we hebben daar al een weg. Die weg wordt ook geüpgraded. Ik zou zeggen: kies dan voor de makkelijkste manier van openbaar vervoer – in dit geval is dat de bus; die is ook het goedkoopst en het snelst – in plaats van een heel traject op te zetten met een vrij ingewikkeld ov-systeem waarbij je met raitjes gaat werken.

De heer **Laçin** (SP):

Wat ons betreft sluit het een het ander niet uit. Je kan op korte termijn werken aan simpelere verbindingen, bijvoorbeeld een bus, zoals de heer Dijkstra zegt. Maar wij kijken, nogmaals, ook naar de langere termijn. Dan zou ik die spoorverbinding niet willen afdoen als «werken met raitjes». Spoor is wat dat betreft ontzettend belangrijk, ook omdat verschillende wetenschappers zeggen en verschillende onderzoeken uitwijzen dat we meer moeten toewerken naar internationale treinverbindingen, ook voor het klimaatakkoord dat we hebben gesloten. Dus in die zin lijkt me die treinverbinding tussen Utrecht en Breda noodzakelijk.

De **voorzitter**:

Dan kan de heer Laçin zijn betoog vervolgen.

De heer **Laçin** (SP):

Ja. Ik ga naar mijn laatste punt, de A27. Die is een stuk verderop al wel verbreed. Daarvoor hebben een flink aantal bomen moeten wijken. Omwonenden, met name de inwoners van de Hilversumse West-Indische buurt, klagen dat door het verdwijnen van de bomen de geluidsoverlast fors is toegenomen. De SP is daar lokaal al geruime tijd bij betrokken en zojuist heeft het actiecomité ook een petitie voor geluidsschermen aangeboden aan onze commissie. Zij voelen zich overwalst en overweldigd door de manier waarop Rijkswaterstaat met hen is

omgegaan, dus ik wil de Minister vragen om hiermee aan de slag te gaan en om de omwonenden, die ons zonet de petitie hebben aangeboden, rust te gunnen in hun huis.

Begin 2015 behandelde de Kamer Een Stap Vooruit, het initiatiefvoorstel van de SP, de PvdA en het CDA. Dat bevat een groot aantal voorstellen om het toeristisch-recreatief fietsen en wandelen te bevorderen. De Staatssecretaris zal zich dat vast nog wel herinneren, want zij was destijds woordvoerder van D66. Daarbij werd een amendement voor de cofinanciering van de landelijke netwerkorganisaties voor twee jaar veiliggesteld. Kunnen de Minister en de Staatssecretaris bevestigen dat het nieuwe kabinet, dat ambities heeft uitgesproken in het regeerakkoord, de ingezette lijn doorzet? Kunnen wij binnenkort geïnformeerd worden over de stand van zaken rond de afhandeling van de moties?

Ten slotte wil ik vooral in het kader van werkgelegenheid ook nog de sluizen bij Kornwerderzand noemen. Veel bedrijven in de scheepsbouw en het scheepsonderhoud zijn afhankelijk van het goed functioneren van deze sluizen. Recent is een aanvraag voor de Europese cofinanciering van de aanpak van het sluiscomplex afgeketst. Is dit kabinet bereid om zich met de provincie Friesland in te spannen om ervoor te zorgen dat de nieuwe aanvraag wel succesvol zal zijn en om daarmee de werkgelegenheid van duizenden mensen in een echt Nederlandse maakindustrie zeker te stellen en rond de 2.500 nieuwe banen te creëren? Kan de Staatssecretaris of de Minister daarop reageren?

De voorzitter:

Daarover is een vraag aan de heer Laçin van de heer Van Dijk van de PvdA-fractie. Ik geef hem graag het woord.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dit is een goed punt van de heer Laçin van de SP, want er is nu geen Europees geld. Maar is wel 30 miljoen via een motie gereserveerd. Ik denk dat het van belang is dat wij vandaag kunnen afspreken dat we die 30 miljoen ten minste voor 2018 in de lucht laten staan. Graag krijg ik een reactie hierop.

De heer Laçin (SP):

Zeker. Daar hebben we het net ook over gehad. De heer Van Dijk sloot later aan. Wij hebben het daar inderdaad over gehad. Die vraag is ook door de heer Dijkstra gesteld. Wij ondersteunen zeker de oproep om die 30 miljoen vast te houden en indien nodig ook uit te breiden. Maar laten we eerst samenwerken aan een nieuwe aanvraag richting de Europese Commissie en vervolgens bekijken wat nodig is. Maar wij staan zeker voor de uitbreiding van die sluizen.

De voorzitter:

Is de heer Laçin daarmee ook aan het eind van zijn betoog gekomen?

De heer Laçin (SP):

Ja.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Keurig binnen de tijd ook. Dan gaan we nu naar mevrouw Van der Graaf van de ChristenUniefractie.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Dank u wel voor het woord, mevrouw de voorzitter. Hoe houden wij ons land, onze provincies en onze steden bereikbaar? In het regeerakkoord wordt ingezet op slimme, duurzame en integrale oplossingen. De ChristenUnie kijkt daarbij niet alleen naar de Randstad, maar ook uitdrukkelijk naar de regio. Ons land kent een groot aantal onveilige

N-wegen. Deze wegen hebben een belangrijke regionale functie. Gelukkig wil het nieuwe kabinet samen met de provincies investeren in de veiligheid van deze N-wegen. Ik wil daarbij specifiek de N50 bij Kampen noemen en ook een weg als de N59 op Goerree-Overflakkee en Schouwen-Duiveland. In beide gevallen is er al jarenlang sprake van een onveilige situatie en een hoge filedruk. Ik vraag de Minister om de investeringen in verkeersveiligheid op deze N-wegen met prioriteit aan te pakken. Ik kijk bijvoorbeeld naar de verbetering van de N50. De planstudie wordt al in 2019 gestart. Kunnen we ook de realisatie naar voren halen? De vele regionale spoorlijnen in Nederland verdienen de aandacht. Ook op het regionale spoor kampen vervoerders met beperkingen. Er wordt veel gebruikgemaakt van het spoor, maar de grenzen zijn in zicht. De ChristenUnie wil daarom heel graag een overzicht van de Staatssecretaris van de knelpunten op de gedecentraliseerde spoorlijnen om te kunnen afwegen op welke plekken in het land de investeringen echt zullen leiden tot de grootste winst voor de reizigers.

Om de Randstad bereikbaar te houden is het van groot belang om te investeren in goede regionale ov-verbindingen. De wegen staan vast en de treinen zitten vol. De lightrail kan hier uitkomst bieden. Het nieuwe kabinet wil afspraken maken over de cofinanciering van de uitbreiding van het ov, bijvoorbeeld via de lightrail. Wanneer kunnen we de informatie over de plannen voor de lightrail verwachten?

Nederland kent nog tientallen onbewaakte spoorwegovergangen. Ieder jaar overlijden er nog mensen en raken er mensen gewond door een ongeval bij zo'n onbewaakte overgang. Ik dring bij de Staatssecretaris aan op een plan van aanpak om de overwegen zo snel mogelijk veilig te maken. Daarvoor is het belangrijk om eerst een risicoanalyse te maken. Ik heb begrepen dat de Staatssecretaris in het voorjaar met een plan wil komen. Wij kennen in Nederland zowel openbaar toegankelijke overwegen als overwegen op particulier grondgebied. Zitten die overwegen nu ook in de plannen? Hoe gaat de Staatssecretaris daarmee om?

Vorige week is een motie aangenomen over de grensoverschrijdende treinverbindingen. Daarbij wil ik specifiek de verbinding Groningen-Bremen noemen. Ik vraag de Staatssecretaris ook daar medio volgend jaar op terug te komen.

Dan de sluisen bij Kornwerderzand. Ze zijn al aan de orde geweest. De sluisen hebben beperkte afmetingen. Daarom is het voor bepaalde schepen onmogelijk om de sluisen te passeren. Verbreding van de sluisen is heel erg van belang voor economische kansen voor Overijssel, Flevoland, Drenthe en Friesland. Vorige week bleek, inderdaad, dat de Europese aanvraag niet gehonoreerd is. Dat levert een gat op in de financiering. Er zal dus een nieuw projectvoorstel moeten worden gemaakt. Ook de ChristenUnie wil zeker dat de 30 miljoen die het Rijk beschikbaar had, gereserveerd blijft voor dit doel, maar de ChristenUnie vindt het heel erg van belang dat het Rijk samen met de regio werk zal maken van een project- en financieringsvoorstel dat echt succesvol kan zijn. De regio moet daar niet alleen voor komen te staan: samen de schouders eronder. Is de Minister bereid om dit te zien als een gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijk en regio? Graag een reactie.

Voorzitter. Ook de A28 is in het regeerakkoord opgenomen. Ook het deel tussen Zwolle en Hoogeveen is belangrijk voor een goede bereikbaarheid van Noord-Nederland. Dat staat ook in de NMCA, maar daarover lezen wij niets in de brief van de Minister. Is de Minister bereid om ook dit deel van de A28 mee te nemen in het MIRT-onderzoek?

Dan het knooppunt Barneveld, tussen de A1 en de A30. Gelijkvloerse kruisingen met de trein zijn we niet meer gewend. Hetzelfde geldt voor gelijkvloerse kruisingen op de snelweg. Daar hebben we er nog twee van in Nederland: de knooppunten Barneveld en Hooipolder. Ik wil bij de

Minister aandringen op een snelle oplossing van de problemen bij het knooppunt Barneveld. Graag een reactie daarop. Over de Noordelijke Randweg Utrecht zijn nog veel zorgen bij bewoners. Zorgt de Minister ook voor een snel akkoord met de gemeente en de provincie voor de noodzakelijke investeringen? Dan de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse, die al vaker voorbij is gekomen. De NMCA staat een goede afweging soms in de weg. Zo geeft zij bijvoorbeeld geen inzicht in knelpunten waar een weg met een brug en een vaarweg elkaar kruisen. Een optimale afweging kunnen we daardoor niet goed maken. Dat horen we ook vaak terug vanuit de regio's. Ik vraag de bewindspersonen of zij eens willen reflecteren op de methodiek die momenteel wordt gehanteerd. Met uw welnemen sluit ik af met nog één punt: de fiets. De ChristenUnie is heel erg blij met de extra investeringen voor de fiets in het regeerakkoord. Een fonds van 100 miljoen kan worden aangewend om fietsstallingen, fietssnelwegen en knelpunten daarbij aan te pakken. Ik ben heel erg benieuwd naar het overleg met de decentrale overheden en maatschappelijke organisaties, zoals de ANWB en de Fietzersbond, zodat het geld ook echt aan het oplossen van de grootste knelpunten besteed kan worden. Dank u wel.

De voorzitter:

Hartelijk dank voor uw inbreng. Ik ga nu naar de heer Von Martels van de CDA-fractie.

De heer Von Martels (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Code oranje en code rood hebben er vandaag voor gezorgd dat het relatief rustig is op de Nederlandse wegen. Het lijkt bijna op een autoloze maandag. Alleen op het traject Weert–Eindhoven stond nog een file, maar voor de rest was het relatief rustig op Neerlands wegen.

Zeer recent is de begroting van lenW besproken. Herhaling van standpunten lijkt me niet zinvol. Toch willen we onze twee belangrijkste punten kort herhalen, omdat die ook voor het MIRT gelden: filedruk verlagen, verkeersveiligheid verhogen. Voor een inhaalslag in de infrastructuur stelt het kabinet cumulatief 2 miljard euro beschikbaar in de eerstkomende drie jaar. Daarna wordt het structurele budget met 100 miljoen verhoogd. Heel graag zou ik van de Minister een concreet overzicht willen hebben van de wijze waarop die 2 miljard besteed gaan worden de komende drie jaar. In het regeerakkoord wordt gesteld dat bij de verdeling van middelen wordt aangesloten bij de bestaande verdeelsleutel tussen weg, water en openbaar vervoer. In hoeverre komt dit bij de voorgestelde plannen tot uiting?

In het regeerakkoord worden al wat wegen genoemd: de A4, A7 en A15 in de Randstad en de A1, A2, A12, A28 en A58, de verkeersaders van en naar het zuiden, oosten en noorden. Mijn vraag: hoe gaat de Minister dit aanpakken? Mogen we per genoemde weg een concrete planning zien? Is de Minister bereid om de Kamer een integraal actieplan tegen files voor te leggen? Hoe staat het met de uitvoering van de motie-Visser (34 550-XII, nr. 28), waarin de regering werd gevraagd om de knelpunten die door de ANWB-leden waren aangedragen, in de MIRT-overleggen en aan de orde te laten komen?

Het CDA vindt het heel erg belangrijk dat de regio goed verbonden is en blijft met de grote steden en de stedelijke gebieden van Nederland en zal ervoor waken dat de regio wordt overgeslagen bij de verdeling van de gelden. De leefbaarheid en economische groei van onze regio's zijn sterk afhankelijk van goede infrastructuur. Kan de Minister de toezegging doen dat de gebieden buiten de Randstad goed in beeld blijven?

Wij hebben in dat verband eens gekeken naar wie er nu het meeste uit de MIRT-ruif eet. Als je daarnaar kijkt, kom je tot opmerkelijke verschillen tussen de vijf regio's. In Noordwest-Nederland, Noord-Holland, Utrecht en Flevoland zijn er 35 projecten, waarvan er 10 worden betaald via cofinanciering. De investeringen van het Rijk zijn hier 9 miljard, de cofinanciering is 18 miljoen. Dat is 9% cofinanciering. Noord-Holland, Utrecht en Flevoland doen dus zelf een kleine bijdrage en krijgen een grote bijdrage van het Rijk. Zetten we dat af tegen bijvoorbeeld Gelderland, Overijssel en Zuid-Holland – ik heb daar net al iets over gezegd – dan zien we daar een cofinanciering van maar liefst 68%. Dat zijn enorme verschillen. Wat vindt de Minister daarvan? In welke mate wordt het bijdragen van eigen geld beloofd door MIRT-bijdragen? Hoe dienen de verhoudingen te zijn tussen het Rijk en de regio, als we het hebben over bijvoorbeeld A-wegen en het hoofdsporennet?

Wij vinden de NMCA onvolledig. Andere partijen hebben daar ook al iets over naar voren gebracht. Veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid maken geen onderdeel uit van de NMCA, terwijl dat bij het maken van keuzes wel degelijk een rol zou moeten spelen. De NMCA is knelpuntgericht en richt zich op het Nederlandse grondgebied. Grensoverschrijdende baten worden niet of nauwelijks meegewogen en grensoverschrijdende kansen komen slechts beperkt in beeld. Vindt de Minister de NMCA wel toereikend? Moet er niet een aanvulling op de NMCA komen, zodat vooral voor de grensregio's de grensoverschrijdende baten ook volwaardig meegewogen kunnen worden en er meer economische kansen voor de Nederlandse economie benut kunnen worden? We hebben ook gelezen dat Rijkswaterstaat flinke omissies heeft ontdekt in de kaarten van de NMCA. Kan de Minister hierover helderheid bieden? Komt er nog een correctie op de NMCA?

Ik maak een rondje langs de velden. Laten we kijken naar Noordwest-Nederland, Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. Er komt een grote bouwopgave aan in de omgeving van Amsterdam. Snelle investeringen in infrastructuur kunnen dan niet achterblijven. Het lokale, regionale en bovenregionale netwerk is namelijk op een kritiek punt beland. Hoe gaat de Minister borgen dat de nieuwe woonlocaties vanaf het begin voorzien zijn van een goede infrastructuur?

De UNESCO gaat wellicht een deel van de aanleg van de verbinding tussen de A8 en de A9 frustreren, omdat die weg door een gedeelte van de Stelling van Amsterdam loopt. Zijn de gevolgen van dat UNESCO-besluit in beeld? Zijn er nog meer wegen en bruggen die door de Stelling van Amsterdam lopen? Wat gaat de inzet van de Minister worden? Dan de A27 bij Hilversum. Bewoners die in Hilversum langs de A27 wonen, hebben vanwege de verbreding van die weg te maken met rigoureuze bomenkap en geluidsoverlast. De buurt komt volgens de berekeningen van Rijkswaterstaat niet in aanmerking voor een geluidsscherm. Ik kan de hele technische achtergrond naar voren brengen, maar uit de signalen die wij hebben gekregen, zijn het vooral de taal en de toon vanuit Den Haag waardoor de burgers zijn overdonderd. Veel gemeenten weten dat de tijd voorbij is waarin burgers werden geïmponeerd met normen en ingewikkelde technische termen. Wij hebben het beeld dat deze bewoners wat dat betreft echt een beetje onder de voet zijn gelopen. Wat kan er alsnog gedaan worden om hen tegemoet te komen?

Dan kom ik bij Zuidwest-Nederland, Zuid-Holland en Zeeland. De N59 is nog steeds een onveilige route van Willemstad naar Burgh-Haamstede. Zeker in de zomer, met de toeristen, is het er onveilig. Het is onze indruk dat met een klein bedrag van een paar miljoen de veiligheid daar aanmerkelijk kan worden verbeterd. In de brief van afgelopen vrijdag lezen we dat daar nu werk van gemaakt gaat worden. Dat is goed om te horen.

Dan Noord-Nederland: Friesland, Groningen en Drenthe. De situatie bij Kornwerderzand is hier al door enkele fracties naar voren gebracht. De

verruiming van de sluis bij Kornwerderzand lost een belangrijk knelpunt op voor de kustvaart op de vaarroutes naar Noord-Engeland, Scandinavië en de Baltische staten. Daarnaast heeft een kosten-batenanalyse aangetoond dat een bredere en diepere sluis leidt tot een directe omzetstijging van 56 miljoen euro per jaar voor de scheepsbouwsector rondom het IJsselmeer. Het zou goedkoper zijn om de realisatie van de verbreding van de sluis tegelijkertijd met de werkzaamheden aan de nieuwe Afsluitdijk uit te voeren. Volgens mij heeft de VVD dat ook naar voren gebracht. Wij steunen het voorstel om de genoemde 30 miljoen euro langer te reserveren. Ik wil de Minister vragen om met name bij dit project haar nek uit te steken om het project te realiseren. De regio koerst op realisatie uiterlijk 2023. In hoeverre ziet de Minister mogelijkheden om hier een belangrijke bijdrage aan te leveren?

Oost-Nederland. De A28. Onderzoek, onder ander het rapport De kracht van Oost-Nederland, heeft aangetoond dat de regio's Zwolle en Noord-Veluwe de krachtigste groeiregio's zijn van Oost-Nederland. Dat is belangrijk voor de Nederlandse economie en levert een bijdrage aan de spreiding van werken en wonen in ons land. Om die ontwikkeling van economische groei soepel te kunnen voortzetten, is bereikbaarheid erg belangrijk. De voornaamste verbinding over de weg is de A28, een verbinding die ook voor Noord-Nederland en Noordwest-Duitsland en het achterliggende gebied van Scandinavië en de Baltische staten steeds belangrijker wordt. De verkeersproblematiek stopt niet bij Zwolle. Daarom zou het goed zijn om ook een MIRT-onderzoek uit te voeren naar de A28 tussen Zwolle en Hoogeveen.

Een volgend punt betreft de A30, de A35 en de A1. We weten dat de regering van plan is om de knelpunten op de A1 aan te pakken. De A1 wordt immers in het regeerakkoord genoemd. Dan kan het niet zo zijn dat er geen oog is voor de aansluiting van die A1 op de A30 en de A35. Daarom willen wij de Minister vragen of zij samen met de medeoverheden concrete plannen wil uitwerken voor de oplossing van die twee grote fileknelpunten. Het gaat dan om het hele knooppunt A1-A30 en om het stuk A1-A35 tussen de knooppunten Azelo en Buren. Wil de Minister voor de zomer van 2018 een concreet voorstel doen hoe deze knelpunten structureel opgelost kunnen worden?

De N35. De N35 wordt telkens in het MIRT besproken. Met stukjes en beetjes is de A35 nu gerealiseerd van Enschede tot Wierden en is Nijverdal nu voorzien van een tunnel waarop de A35 kan worden aangesloten. Van Zwolle naar Wijthem wordt op dit moment een twee maal twee rijbaantraject aangelegd, maar er blijven gevaarlijke gelijkvloerse kruisingen in het tracé Wijthem-Nijverdal, en bij Mariënheem blijft het probleem dat het doorsneden wordt door een 50 km-rijksweg, die daar nooit verbreed zou kunnen worden. De aanpassingen van de N35 roepen bij Haarle reacties op van bewoners. Het gaat om de verkeersveiligheid van bewoners. Kent de Minister die signalen uit die omgeving en wat gaat zij doen om de bewoners gerust te stellen? Kent de Minister ook de knelpunten op de N35 zoals die nu worden ervaren door gebruikers? Is de Minister bereid de provincie te vragen die knelpunten te inventariseren? Kortom, ga met de regio in gesprek en probeer samen de marsroute N35 te voltooien.

Voorzitter. Ik weet niet hoeveel spreektijd ik nog heb.

De voorzitter:

Nog een minuut of drie.

De heer Von Martels (CDA):

Dan probeer ik langzaam maar zeker tot een afronding te komen. Daarbij besef ik in ieder geval heel goed dat het niet helemaal gaat lukken om alle knooppunten op te noemen. Maar ik ga rustig verder met Zuid-Nederland, Noord-Brabant en Limburg, met de Maaslijn bij Grubbenvorst.

De voorzitter:

Er is ondertussen toch een vraag voor u van de heer Van Aalst van de PVV-fractie, ik denk over de N35.

De heer Van Aalst (PVV):

Correct voorzitter, ik heb daarstraks in mijn betoog al even aandacht gevraagd voor de N35 bij Mariënheem. Ik ben blij dat mijn collega van het CDA dat opnieuw benadrukt. Hij vraagt de Minister om in ieder geval in overleg te gaan met de provincie. Mijn collega van het CDA is hoogstwaarschijnlijk ook op de hoogte dat inmiddels de provincie en de gemeente hebben aangegeven dat ze best willen cofinancieren. Vind ik het CDA aan mijn zijde als we zeggen dat we hiervoor ook vanuit de Kamer gewoon aandacht zouden moeten hebben?

De heer Von Martels (CDA):

Dat vind ik zeker, dus wat dat betreft is de rijksoverheid natuurlijk ook aan zet als het gaat om voor de N35 het nodige te doen. Er is in het verleden ook al het een en ander gebeurd. Alleen is de vraag hoe we zo snel mogelijk tot een voltooiing kunnen komen op dit traject omdat dit uitgezet in de tijd nogal langdurig van aard is en er steeds pleisters zijn geplakt zoals dat werd genoemd. Volgens mij was u het die dat zei, of was dat collega Dijkstra? Zo lijkt het, althans zo voelt het voor de bewoners in die omgeving die aan het traject N35 wonen en werken. Dus probeer zo snel mogelijk tot een goede voltooiing te komen waarbij de rijksoverheid natuurlijk een belangrijke rol heeft, zeker met andere overheden.

De heer Van Aalst (PVV):

Even om het helder te krijgen. Dus als ik het goed begrijp, staat ook het CDA niet onwelwillend tegenover een kleine vergoeding vanuit het Rijk richting de N35 om in ieder geval het probleem rond Mariënheem wat veiligheid en leefbaarheid betreft op te lossen?

De heer Von Martels (CDA):

Daarop een volmondig ja, want het moet gewoon een coproductie worden.

Dan ga ik weer even van Oost-Nederland naar Zuid-Nederland. De realisering van Maaslijn, Nijmegen–Sittard, kent problemen door vertraging en een financieel tekort. Daarover spraken we bij de begrotingsbehandeling. Alle politieke partijen in het Limburgse parlement steunen de oproep voor complete realisatie en de provincie Limburg wil wederom een substantiële bijdrage leveren als het Rijk dat ook doet. Die regionale initiatieven met bijbehorende cofinanciering dragen bij aan een positieve ontwikkeling en aan leefbaarheid en economie van de regio. Bij de begrotingsbehandeling heeft de Minister ook woorden van die strekking gesproken om er samen uit te kunnen en moeten komen, maar het resultaat na het bestuurlijk overleg van afgelopen vrijdag viel ons tegen. Limburg krijgt nul op het rekest, terwijl de suggestie toch was dat er een oplossing zou komen door een slimme combinatie van inzet, middelen en ideeën. Dus wat dat betreft zijn we teleurgesteld over de uitkomsten daarvan.

De voorbereiding van de verbreding van de A58...

De heer Sienot (D66):

Even over de Maaslijn en het station Grubbenvorst. Dat station en extra geld voor de aanleg van die lijn is niet nodig. Die lijn gaat toch gewoon door. Is dat extra geld niet veel beter te gebruiken? Ik begrijp dat er in de regio ook anders tegen het plan wordt aangekeken en dat er bijvoorbeeld kan worden ingezet op meer elektrificatie voor het traject. Dus is dat station echt de beste keuze, en waar is de financiële onderbouwing ten opzichte van andere keuzes?

De heer **Von Martels** (CDA):

Die financiële onderbouwing is in het verleden al een paar keer aangetoond. Bovendien is die regio er echt van doordrongen dat er iets moet gebeuren. Vandaar dat dit in de Limburgse Staten ook unaniem is ondersteund door alle Statenleden. Dus die onderbouwing is er. En het draagvlak is zelfs enorm.

De **voorzitter**:

Ik zie dat er een vervolgvraag is van de heer Sienot van de D66-fractie.

De heer **Sienot** (D66):

Ik weet dat er verschillend tegenaan wordt gekeken. Als je meer geld zou hebben, kun je ook andere wensen zoals dubbelspoor of inhaalpoor realiseren. Het is dus niet zo vanzelfsprekend als de heer Von Martels schetst om een extra station aan te leggen voor het beperkte aantal reizigers dat daarvan uiteindelijk gebruik zal maken.

De heer **Von Martels** (CDA):

Dit wordt een welles-nietesspelletje, lijkt me. Daarom ben ik ook zo benieuwd naar het antwoord van de Minister. Zij heeft haar ambities naar voren gebracht in de begroting en leek ook van goede wil om het probleem daar op te lossen. Er zit daar ook nog een campus. Ook zit er een heel grote greenport in de buurt. Het is van groot belang om dat allemaal samen te voegen en met een integraal plan te komen, waarbij station Grubbenvorst toch wel essentieel is en misschien wel een sleutelstukje is in de oplossing.

De **voorzitter**:

De heer Von Martels vervolgt zijn betoog.

De heer **Von Martels** (CDA):

Met de A58, dus. De voorbereiding van de verbreding van de A58 Breda–Eindhoven is volop gaande. In het kader van InnovA58 wordt gewerkt aan de tracédelen Galder–Sint-Annabosch en Tilburg–Eindhoven. De Tweede Kamer heeft op 2 december 2016 een motie aangenomen waarin erop wordt aangedrongen om ook voor het wegvak Breda–Tilburg een structurele oplossing te vinden. Kan ook het resterende deel worden aangepakt? Het is een klein stukje in de keten. Hoe staat het met de uitvoering van de motie?

Ten slotte, om binnen de tijd te blijven, de A27 Hooipolder. In de brief van de Minister van IenW van oktober 2017 aan de Kamer staat een nieuwe planning voor de verbreding van de A27 Houten–Hooipolder. De planning is bijgesteld vanwege het opnemen van de nieuwe brug in de scope van het project. De actuele planning gaat uit van een openstelling van het zuidelijke deel Everdingen–Hooipolder in de periode 2027–2029. Dat betekent dus dat er pas over tien jaar een oplossing is voor de huidige verkeersproblemen. De capaciteitsvergroting van de A27 zou ook een enorme verlichting geven op het onderliggend wegennet. De uitvalswegen vanuit de kernen Sleeuwijk en Werkendam staan bijna dagelijks helemaal vast vanwege de slechte verkeersafwikkeling op de A27. Volgens de oorspronkelijke planning uit 2008 zou de oplevering komend jaar zijn. De huidige planning is 2027–2029. Dat duurt wel erg lang. Bovendien is vervanging van het knooppunt Hooipolder – een prehistorisch knelpunt, zeg ik maar – dringend nodig. Wij zien niets in de halve oplossing die al een tijdje op tafel ligt, waarbij het knooppunt via fly-overs en bypasses slechts een upgrade krijgt die de echte problemen niet oplost en de druk op het onderliggende wegennet vergroot. Slecht geïnvesteerd geld, vinden wij als CDA. Kan Hooipolder nu snel en goed worden opgelost? Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dat was mooi binnen de tijd. Collega Ziengs van de VVD is inmiddels ook aangeschoven. Hij heeft straks drie minuten tijd voor zijn inbreng. Er is dus wel iets afgesnoept van de tweede termijn, zoals u zult begrijpen. Mocht u met iets korter toekunnen, dan is dat voor u beiden in tweede termijn misschien prettiger, maar dat is helemaal aan u. Eerst geef ik het woord aan de heer Van Dijk van de PvdA-fractie voor zijn inbreng.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Voorzitter, dank u wel. Op een dag als vandaag is Texel wel heel ver weg. Gelukkig ben ik wel met een duurzame veerboot overgekomen, een van de meest duurzame van Europa. Pas bij windkracht 11 ga ik mij zorgen maken of ik wel aan de overkant kom. Maar het belang van goede wegen en goed ov is op een dag als vandaag, met sneeuw en code oranje en rood, wel weer duidelijk. Ons netwerk is goed, maar ook vol en fragiel. Onze wegen en het ov raken ook steeds voller. Een van de grote opdrachten voor het kabinet is om nu de juiste keuzes te maken opdat we de komende jaren kunnen reizen naar werk en daarbij zeker zijn van een veilige en snelle reis zonder te veel vertraging. Ook zullen we steeds slimmer moeten plannen. Allemaal om half negen op je werk of op school zijn, betekent meer files en overvolle treinen. Er zit dus een directe link tussen infrastructuur en onze indeling van werken en leven. Vormen van thuiswerk, andere werktijden en slimme aansluitingen zijn dus van groot belang.

Bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid zijn de uitgangspunten voor de Partij van de Arbeid binnen de verschillende projecten van het MIRT 2018. Iedereen moet zeker kunnen zijn van een bereikbare en leefbare woon- en werkomgeving, waarbij je er ook zeker van moet zijn dat je veilig de weg op kunt richting werk, studie of thuis. Door slimme keuzes te maken, houden we onze wegen en ons vervoersnetwerk klaar voor de toekomst en bieden we mensen zekerheid op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. De ene keer betekent dat een impuls voor het openbaar vervoer of de fiets, de andere keer een goede inpassing binnen de bestaande infrastructuur, zoals het ondertunnelen van spoorovergangen. Soms is nieuw asfalt een oplossing. Ook slimmere auto's die kunnen communiceren met elkaar en met de weg, helpen ons om samen eenvoudiger en effectiever van A naar B te kunnen reizen. Dit heeft ook consequenties voor de wijze waarop we onze vervoersgelden besteden. Door de budgetten voor vervoersoplossingen flexibeler te maken, kan dit geld beter worden afgestemd op technologische ontwikkelingen. Het openbaar vervoer van de toekomst gaat niet langer uit van het type vervoer – bus of trein – maar van de behoeften van reizigers. Het vervoersaanbod moet veel meer op maat gesneden worden. Het individu krijgt meer aandacht en het systeem is niet langer leidend. Om die reden is het ook nodig de budgetten voor openbaar vervoer en bijzonder doelgroepenvervoer samen te voegen. Al het openbaar vervoer moet toegankelijk worden gemaakt voor mensen met een lichamelijke beperking. Deze eis zal bij alle aanbestedingen moeten worden opgenomen. Speciale inzet moet er komen op verdergaande samenwerking tussen de vervoerders op het punt van het vergemakkelijken van het gebruik van de ov-chipkaart. Graag een reactie van de Minister en de Staatssecretaris.

Voorzitter. Dit jaar hebben we een bijzondere MIRT-behandeling. Vanwege de formatie hebben investeringen en plannen daartoe lang stilgelegen. Tegelijk was het heel kort dag om met de regio's te overleggen. In de contacten met de regio's merk ik wel dat er enige verwarring is. Aan de ene kant is er behoefte om nu snel te investeren. Aan de andere kant is het de vraag: wat is nu het afwegingskader? Tijdens de begroting gaf de Minister al aan dat zij alleen budgetten beschikbaar zou stellen als 1. het in het regeerakkoord staat, 2. het een NMCA-knelpunt is, 3. er cofinan-

ciering uit de regio is. Er zijn nu een aantal projecten bedeed. Wat was daarbij het type afwegingskader van de Minister?

De Partij van de Arbeid is ervan overtuigd dat investeringen in ons op de komende jaren prioriteit zullen moeten hebben, zowel in de regio Utrecht als in de regio Rotterdam als in de regio Amsterdam als in de regio Den Haag. Het is hier ook allemaal genoemd. Ze willen allemaal snel aan de slag met verbetering en uitbreiding van het spoor, trein en lightrail. In de Kamerbrief MIRT zegt de Minister dat zij in 2018 aan de slag gaat met de uitwerking van de kaders en spelregels van het mobiliteitsfonds. Wanneer kunnen we dat in 2018 verwachten? Want vele grote opgaven in al deze grote steden zijn hiervan afhankelijk; dat is ook al genoemd. Ze willen graag vaart maken. Is het mogelijk om de investeringen vanaf 2030 naar voren te halen? De studies tonen aan dat het op flinke investeringen nodig heeft om niet dicht te slibben. Nu gaat een deel naar achterstallig onderhoud. Dat moet ook, maar voor langjarige projecten is wel snel zicht op financiering nodig. Graag een reactie.

Slim indelen van werk en reizen; dat heeft de toekomst. Ik zei het al. Onze infrastructuur heeft alles te maken met onze manier van werken en leven. We zullen door nieuwe vormen van werken ook een deel van ons netwerk kunnen ontlasten. Een van de succesvolle projecten hiervoor is het project Beter Benutten. De regio's Rotterdam en Amsterdam hebben vorig jaar in het MIRT afspraken gemaakt om via een programmatische aanpak de bereikbaarheid te verbeteren. Hier zijn ook middelen aan gekoppeld. Voor de regio Utrecht is een dergelijke afspraak nog niet gemaakt. Dit betekent concreet dat halverwege 2018 alle Beter Benutten-projecten via Goedopweg klaar zijn en er nog geen vervolg is afgesproken. Actie op de korte termijn is hard nodig. Hoe kijkt de Minister aan tegen de noodzaak om nu uitzicht te bieden op financiering van de huidige aanpak in Utrecht? Is zij bereid daarin te voorzien, zodat het programma in Utrecht in de lucht kan blijven?

Voorzitter. Ik kom op een aantal zaken in Nederland. Noord. Het is al genoemd. Vorig jaar is de motie van de VVD en de Partij van de Arbeid aangenomen waarmee er 30 miljoen beschikbaar kwam voor de verbreding van de sluis bij Kornwerderzand. Welk tijdspad wordt hierbij gehanteerd? Past dit ook bij de noodzaak voor de provincie om aan te sluiten op deadlines rond Europese cofinanciering? Is de Minister bereid om de 30 miljoen langer te reserveren, in ieder geval voor 2018? Wordt daarnaast ook voorzien in het combineren van de verbreding van de sluis met de werkzaamheden voor de nieuwe Afsluitdijk?

Dan de plannen voor een snel fietspad van Groningen naar Assen. De regio wil graag snel aan de slag. Is de Staatssecretaris bereid om 15 miljoen te reserveren voor dit plan? Als dat lukt, kan de Staatssecretaris al in 2018, net voor de Provinciale Statenverkiezingen, de mensen in het noorden verheugen met een openingsdag, om het eerste deel van het fietspad te openen.

De aansluiting op de weg naar het noorden is ook al genoemd. Is de Minister bereid een MIRT-onderzoek te starten voor de A28 van Zwolle tot Hoogeveen?

Het oosten... Het oosten... Het oosten... Ik heb weinig tijd. Ik had graag gewild dat mijn fractie meer zetels had gehad.

De voorzitter:

U heeft nog twee minuten, heer Van Dijk.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Twee minuten? Ik heb niet meer zetels en ik moet het hier dus maar mee doen.

De A1 nabij Bathmen en Deventer. Daar wordt het traject verbreed. Het project is nu vergevorderd. Er speelt bij Bathmen en Deventer een discussie rond de wens en noodzaak van het nemen van geluidwerende

maatregelen vanwege de overlast in Bathmen nabij de A1. Is de Minister bereid om hierbij te voorzien in medefinanciering vanuit het Rijk? Ik vraag dat, omdat ook gemeenten en provincies hier nadrukkelijk hun verantwoordelijkheden pakken en ook financieel willen bijdragen. Aanvullend hierop: de bewoners in Heijningen vragen al tijden om geluidsschermen nabij de A29. Zij ondervinden grote overlast. Wat kan en wil de Minister hieraan doen? Ten slotte Hilversum, de A27, afrit 33. Het is al genoemd, maar ook hier speelt de vraag van gemeente en bewoners om geluidwende maatregelen. Ook graag een reactie van de Minister. Dat brengt mij bij de discussie rond Limburg. Het CDA bracht het al in. Het gaat daarbij om het station... Help mij even!

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**
Grubbenvorst!

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Ja, inderdaad. Ik sluit mij even aan bij de vragen van het CDA daarover. Brabant is ook al genoemd. De A58 tussen Breda en Tilburg: het is prima dat er nu ingezet wordt op extra rijstroken. Dat is echt een knelpunt in de Brabantse backbone. Het is alleen maar mooi en goed dat de Minister hiermee doorgaat. De A59 is nog wel een knelpunt bij knooppunt Hooipolder. Het is belangrijk dat het knelpunt aangepakt wordt, maar wellicht is er ook een secondopiniononderzoek nodig, want nu komen de kosten wel heel hoog uit. Wellicht dat die na een secondopiniononderzoek lager uitvallen en dat het daardoor sneller kan worden gerealiseerd. Ten slotte, voorzitter, de luchtvaart. Ik heb het dan niet over de luchtvaart an sich maar over Eindhoven Airport. Wat er in het regeerakkoord staat over Eindhoven Airport zorgt in de omgeving voor onrust over het stijgende aantal vluchten. In deze regio ervaart men de laatste jaren een explosieve groei van de overlast die gepaard gaat met de forse groei van de luchthaven. Hoe kijkt de Minister hiertegen aan en hoe denkt zij die overlast eerder te verminderen dan te bestendigen of uit te breiden? Er zou extra geld beschikbaar komen voor een station bij het vliegveld, maar ondanks deze toezegging blijkt dat hier niet voor wordt gekozen. Kan de Minister hierop ingaan? Is er wel een investering te verwachten in de komende jaren?
Dank u wel.

De **voorzitter:**

U ook hartelijk dank. Dan geef ik nu het woord aan de heer Ziengs van de VVD-fractie voor zijn inbreng in eerste termijn.

De heer **Ziengs** (VVD):

Dank, voorzitter. Ik wilde zelf mijn klokje op drie minuten zetten maar dat mislukt nu even. U houdt het ongetwijfeld goed in de gaten. Allereerst excuses dat ik wat later ben gekomen. Ik vond het als nieuwe woordvoerder spoor en openbaar vervoer toch belangrijk om vanmorgen nog even drie werkbezoekjes te brengen aan drie verschillende stations. Ik bleef daar wel wat hangen, want de normale reisduur van 2 uur en 20 minuten werd iets uitgebreid naar 4,5 uur. Maar dan zie je wel wat er leeft! Ik ben ook woordvoerder KNMI en ik denk dat ik daar binnenkort een werkbezoek ga brengen om erachter te komen wat die code oranje en die code rood nu precies inhouden, want iedereen raakt daar maar van in de war.

Mijn collega Remco Dijkstra heeft volgens mij al heel veel punten ingebracht. Hij had mij die van tevoren ook laten weten. Vandaar dat ik me even beperk tot het fietsen en het sporen, om het zo maar te zeggen. Ik begin met het fietsparkeren. Daar zijn in het verleden weleens middelen voor beschikbaar gesteld, maar onze fractie vindt dat toch eigenlijk meer een lokale opgave. We hebben voor het fietsen middelen met elkaar

afgesproken in het regeerakkoord en het zou fijn zijn als er eens goed wordt gekeken naar al die initiatieven die daarvoor ontplooid zijn. Het beeld dat ik de afgelopen week kreeg, was dat er in het overleg met de Staatssecretaris en de Minister door de verschillende regio's allerlei dingen gedeeld zijn. Vandaar dat ik denk te zien dat de echte plannen nog ergens in februari of maart werkelijkheid moeten worden. Om nu op elk detail in te gaan lijkt mij dan ook niet nodig en ik ga dat dan ook niet doen. De lightrail. Het is onze stelling dat het beleid daarvoor meer gericht kan zijn op het spoor. Kunnen we daar het spoor niet meer voor gebruiken? Er zit toch wat tegenstand in van de Nederlandse Spoorwegen en het lijkt ons dat daar meer inzet op gericht kan worden.

Zie voor het aanbesteden op het spoor het regeerakkoord, maar wanneer kunnen we daarvoor voorstellen verwachten?

Het vierde puntje is de inzet op kennis binnen het ministerie. We hebben er al iets over gelezen. Er is te weinig kennis en daarom wil ik weten hoeveel adviezen er van betrokkenen komen. Een slager keurt ook niet zijn eigen vlees, zo meld ik hierbij, zonder mijn complete spreektekst uit te spreken om binnen de drie minuten te blijven.

Het perron op Schiphol. Daarover is eerder een inbreng geweest van mevrouw De Boer, onze fractiegenote. Ik zie dat er nu wat plannen zijn die uitgevoerd zullen worden. Ik krijg op dit punt graag een nadere duiding van de Staatssecretaris.

Collega De Boer heeft zich in die tijd ook hard gemaakt voor de uitbouw van het spoor rond Venlo in verband het goederenvervoer. De VVD-fractie vindt dit een belangrijk punt. De motie-De Boer/Hoogland (34 550-A, nr. 29) krijgt daarmee invulling, zo heb ik gelezen. De investeringen in overslagterminals zijn gewoon economische investeringen. Hierdoor wordt het mogelijk dat er meer goederen per spoor worden vervoerd. Dat vinden we belangrijk als fractie. Dat levert veel meer CO₂-reductie op dan andere middelen van vervoer.

In 2016 is gevraagd of er een rapportage kon komen over het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Ik kan die gemist hebben. In de trein had ik niet de tijd om dat even na te kijken. Maar mocht die er wel zijn, dan hoor dat ik graag van de Staatssecretaris.

De algemene inzet van de VVD richt zich op de internationale verbindingen, op de vergroting van de capaciteit van Schiphol en op de meest kansrijke grensoverschrijdende verbindingen. Ik hoor graag van de Staatssecretaris of zij deze mening deelt.

Voorzitter, volgens mij ben ik binnen de drie minuten gebleven.

De voorzitter:

De klok staat op 3.03, dus perfect. Daarmee is er een eind gekomen aan de eerste termijn van de Kamer. We willen de bewindspersonen de gelegenheid geven om de beantwoording goed voor te bereiden en ook nog wat te eten. Na de schorsing moeten zij goed aan de bak. Ik schors daarom een uur. We gaan om 14.30 uur verder met deze vergadering.

De vergadering wordt van 13.30 uur tot 14.30 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering van het notaoverleg MIRT. Ik vraag ook de mensen op de tribune om plaats te nemen. Enkele collega's zijn nog onderweg en zullen zo ook plaatsnemen. Het woord is aan de bewindspersonen. Als eerste beantwoordt de Minister de aan haar gestelde vragen en vervolgens de Staatssecretaris. Zij doen dat in blokjes en zullen dat zelf toelichten. Voor alle leden geldt: vier interrupties in tweeën. Ik geef nu graag het woord aan de Minister voor haar beantwoording in eerste termijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter. Allereerst dank ik de Kamerleden voor hun inbreng en voor alle gestelde vragen. Ik heb het zoals gebruikelijk in blokjes ingedeeld. Eerst een blokje «algemeen», waarbij ik op wat dingen in wil gaan die u eigenlijk allemaal wel min of meer heeft genoemd, dan een blokje gerelateerd aan geluid, dan een blokje «baten maritiem», dan de vijf regio's na elkaar en tot slot iets over de goederencorridor. Als u het goed vindt, voorzitter, begin ik maar meteen met het algemene blokje. Er zijn een aantal vragen gesteld en opmerkingen gemaakt, onder meer naar aanleiding van de NMCA-methodiek, het Mobiliteitsfonds en de afwegingen in het regeerakkoord. In zijn algemeenheid geldt natuurlijk dat wij ons te houden hebben aan het regeerakkoord, waarin heel nadrukkelijk een aantal wegnummers is vermeld. Die zult u straks ook allemaal terughoren in de blokjes van alle regio's. Daar gaan we uiteraard als eerste mee aan de slag. Het tweede is natuurlijk het leidend principe van de markt- en capaciteitsanalyse. Het derde punt dat uitdrukkelijk ook wordt genoemd is de cofinanciering van de regio's. Dat komen we ook straks bij allerlei onderwerpen tegen. Een ander belangrijk punt dat is genoemd, is de verkeersveiligheid, waaraan in het regeerakkoord expliciet prioriteit is gegeven. Ondanks het feit dat dat niet een-op-een in de NMCA-systematiek zit, is dat wel iets waar we nadrukkelijk rekening mee houden. Datzelfde geldt in bredere zin voor duurzaamheid en innovatieve concepten. Al zit dat niet een-op-een in die systematiek, dat zijn natuurlijk wel altijd zaken waarmee je rekening houdt in je hele afweging. Ik wil er ook nog even op wijzen dat we vandaag spreken over het MIRT, waarbij vooral de «m» van meerjarig relevant is. We bespreken met elkaar een meerjarig perspectief. Ik heb nogal wat dingen voorbij horen komen die allemaal eerder moeten. Als we alles naar voren halen en morgen gaan doen, hebben we natuurlijk geen meerjarig programma meer. Ik zal op de verschillende wegen of andere projecten ingaan waarover vragen zijn gesteld, maar in zijn algemeenheid geef ik mee dat het «meerjarig» ook wel echt «meerjarig» moet blijven. Als iets sneller kan, dan graag, maar dat kan natuurlijk niet bij alles.

De voorzitter:

Daarover is een vraag van de heer Von Martels van de CDA-fractie.

De heer Von Martels (CDA):

Dat roept bij mij toch een vraag op. Meerjarig, natuurlijk; dan gaat u verder dan vier, vijf of misschien wel tien jaar. Het gaat echter over de 2 miljard die in het regeerakkoord staat. Daar staat heel expliciet in: dat geld gaan we uitgeven in de komende drie jaar. In die zin zie ik dat als een beperking op het «meerjarig».

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ook drie jaar is nog meerjarig, mijnheer Von Martels, maar ik begrijp wat u bedoelt. Het enige wat ik heb willen aangeven, is dat ik in de loop van het verhaal niet alle wensen om dingen naar voren te halen zal kunnen honoreren, omdat dat natuurlijk niet altijd kan.

U hebt ook eigenlijk allemaal gesproken over het inzetten van alle modaliteiten waar dat kan, of het nou gaat over het verleiden... Ik zie al een interruptie.

De voorzitter:

Ja, er is alweer een vraag, van collega Dijkstra van de VVD-fractie.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja, daarop aanhakend. Het is prachtig: we hebben in het regeerakkoord 2 miljard die we in drie jaar tijd kunnen toewijzen, verspijkeren. Dat moet natuurlijk wel kunnen worden uitgevoerd. We hebben 100 miljoen structureel erbij, en we kijken door, meerjarig. Maar ja, als je kijkt hoeveel

jaar er nog is richting 2032, dan is dat ook behoorlijk wat. De vraag die ik heb: is het genoeg wat we nu aan extra middelen plus de bestaande middelen hebben om de plannen van het regeerakkoord waar te maken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We zijn inderdaad in staat om met deze extra middelen een inhaalslag te maken. Het moet ook duidelijk zijn dat de middelen onvoldoende zijn om alle opgaven aan te pakken. We zullen dus nog wel degelijk prioriteiten moeten stellen. Dan kijken we natuurlijk naar alle infrastructuuro oplossingen, en ben ik weer even terug bij het punt dat ik wilde maken. We zullen alle mobiliteiten waar nodig moeten kunnen inzetten, dus vooral ook kijken naar slimme oplossingen, en niet in de kokertjes blijven denken. Dat is de reden waarom we na 2030 een mobiliteitsfonds willen maken, waarbij je echt de integrale programmatische aanpak kiest en niet zozeer per se in de huidige silo's blijft hangen. Je ziet bij de Metropoolregio's al een voorzichtige eerste aanzet. De Staatssecretaris en ik willen daar het komende jaar snel mee aan de slag om te komen tot een nieuw afwegingskader in dat mobiliteitsfonds. Wij willen uitdrukkelijk heel erg integraal gaan werken.

Dan meteen over een onderwerp waarover anderen ook vragen hebben gesteld. Eigenlijk kwam dat neer op de vraag «denkt u ook integraal en denkt u ook innovatief?» De Staatssecretaris zal het mij niet euvel duiden als ik namens haar zeg dat wij meiden zijn van het spitsmijden. Zowel met een korte ei als een lange ij gaan wij ervoor om niet na te laten waar we dingen anders kunnen doen dan met asfalt. Maar er zijn nog enkele ontbrekende schakels nodig in het asfalt, dat hebben anderen in deze discussie ook gezegd. Er is verbreding, vernieuwing en verjonging van de infrastructuur nodig. Er is inzet nodig op ov, er is inzet nodig op de fiets. Er is inzet nodig van nieuwe logistieke concepten en van multimodaal vervoer. Dat alles bij elkaar maakt dat we nog steeds een heel grote uitdaging hebben om Nederland bereikbaar te houden. Maar we gaan er wel maximaal voor.

De heer Sienot ging uitdrukkelijk in op gedrag, evenals anderen van de zijde van de Kamer. We zullen het gehele pallet proberen te bestrijken van het beïnvloeden van gedrag van mensen, en dan kom ik weer op ons als spitsmijdende meiden terug. Het gaat er natuurlijk ook om dat de infrastructuur zelf goed op orde moet zijn, of dat nou de wegen, de waterwegen of de spoorwegen betreft. Daar staan wij gezamenlijk voor aan de lat. Het geldt natuurlijk in het ultieme sluitstuk ook voor wat je met wet- en regelgeving kunt doen, bijvoorbeeld als je het hebt over verkeersveiligheid. Daar hebben we het onlangs nog met de Kamer over gehad.

De voorzitter:

Ik zoek heel even naar een punt. Ik zie dat de heer Dijkstra geen vervolgvraag meer heeft, maar de heer Van Aalst heeft die wel. Ik wil hem graag in de gelegenheid stellen om die vraag aan u als Minister te stellen.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik denk dat die aansluit op de vraag van de heer Dijkstra. Ik heb nog niet een heel duidelijk antwoord gekregen: zijn de middelen die extra worden vrijgegeven voldoende voor het lijstje van acht, of komen we nog tekort? En als ze wel voldoende zijn, wat blijft er dan nog over? Kunnen we een overzicht krijgen van wat exact waarnaartoe gaat vanuit het regeerakkoord? Ik heb niet helemaal helder wat we wel en wat we niet kunnen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Volgens de systematiek hebben we nu zicht op 75% van de financiering. Bij alles wat we hebben afgesproken, zijn we er nog niet voor de volledige bedragen. Ik had een lijstje speciaal voor de heer Van Aalst; misschien moet ik die punten nu vast even opnoemen. De verkenning A15 Papen-

drecht /Gorkum: 100 miljoen waar eerder al 200 miljoen voor was. De A1/A30: over het knooppunt Barneveld zijn we nog in gesprek met de regio en daarvan weten we nog niet precies wat het gaat kosten. De A2 Deil/Den Bosch: 430 miljoen voor de korte termijnmaatregelen en verkenning. De A28: voor het MIRT-onderzoek hebben we een eerste raming van 300 miljoen, maar ook daar hebben we natuurlijk nog niet het eindbedrag voor ogen. De A58, Tilburg/Breda: 50 miljoen Rijk en 20 miljoen regio, maar dat zal ook niet het eindplaatje zijn. Voor de A4 is de startbeslissing in oktober 2017 vastgesteld. De A7: het voorkeursbesluit 2018. Daarvan is 300 miljoen gereserveerd en met 100 miljoen moeten we nog rekening houden. De A12 is ook nog een pm-post, waarbij we nu een eerste raming van 500 miljoen hebben. U ziet wel dat we het hiermee niet allemaal kunnen redden. We zullen in de toekomst met elkaar nog uitdrukkelijk keuzes moeten maken.

De voorzitter:

Is er op dit punt een vervolgvraag van de heer Van Aalst? Ik weet dat de heer Dijkstra nog wel een vervolgvraag op dit punt had. Ik zie dat de heer Van Aalst het even op zich laat inwerken. Zie ik het goed dat de heer Dijkstra dat ook doet? Of wil hij graag een vraag hierover stellen?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dit zijn natuurlijk interessante gegevens om te kijken hoeveel ruimte er is en of dat voldoende is. Dat is de kernvraag van vandaag. We willen heel veel en we kunnen ook heel veel, want we hebben veel. Maar is het voldoende? Het antwoord is eigenlijk nee. Bij een volgende ronde, als de economie verder aantrekt, zouden wij graag wat meer geld richting infrastructuur wensen. Misschien moet deze commissie dat ook uitspreken, want er zijn zo veel wensen in het land en het is ook nodig voor onze economie. Dank hiervoor. Het is op zich wel goed dat we af en toe moeten kiezen. Daar is de politiek ook voor, toch?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

In het kader van het verwachtingenmanagement vonden we het inderdaad belangrijk om te laten zien dat we nog niet zomaar van alles erbij kunnen bedenken. We kunnen natuurlijk ook nog kijken waar eventueel werk met werk te maken is, waar we dingen misschien efficiënter en goedkoper kunnen doen in de toekomst. We blijven daarmee aan het werk. We weten natuurlijk nog niet wat er in de toekomst aan cofinanciering vanuit de regio's en Europese financiering te verwachten valt.

Het CDA vraagt of de Minister de toezegging kan doen dat de andere regio's dan de Randstad ook aan hun trekken komen in het MIRT. U zult zo meteen bij de behandeling van de regio's zien dat we aandacht voor alle regio's hebben. Een flink deel van de extra middelen is gereserveerd voor weginfrastructuur in de regio.

Verschillende sprekers hebben gevraagd naar het verschil met de knelpuntenanalyse van de ANWB en de motie-Visser. Dat verschil is een beetje te verklaren, omdat de ANWB vooral heel veel knelpunten opneemt op de wegen van provincies en gemeenten. Een aantal daarvan hebben we wel indringend op de agenda geplaatst gekregen door de regio's, maar lang niet allemaal. U moet daarover in gesprek als partijen in de verschillende provinciale staten en gemeenteraden.

In het regeerakkoord is afgesproken dat de bestaande verdeelsleutel voor het Infrafonds tot 2030 gehandhaafd blijft. Het afwegingskader voor het Mobiliteitsfonds voor daarna hebben we nog niet. We gaan heel graag met de regio's, met iedereen die erin geïnteresseerd is en zeker ook met de Kamer in overleg over hoe we dat op de beste manier vorm kunnen geven. In 2018 gaan we hiermee aan de slag. We zullen er met alle

stakeholders over in gesprek gaan. In het volgende BO MIRT moeten we het kunnen hebben over de nieuwe spelregels. Dat is ons streven. Doe je nu niets integraal of duurzaam? Zeker wel, want duurzaamheid is nu ook al een integraal onderdeel van de MIRT-projecten en -programma's. Dat is ook terug te vinden in de MIRT-spelregels. Het wordt al meegenomen vanaf het allereerste onderzoek ter voorbereiding op de investeringsbeslissingen. Samen met de regio kijken we bijvoorbeeld al naar de CO₂-prestatieladder en naar wat we kunnen doen aan CO₂-reductie. Wanneer het mogelijk is om materialen te hergebruiken, zullen we dat niet nalaten. We kijken naar een duurzame inpassing, dus het heeft nu volop de aandacht. We zullen kijken of we dat straks voor het Mobiliteitsfonds nog breder kunnen verankeren. De al bestaande middelen uit het Infrastructuurfonds zijn tot 2030 al grotendeels belegd, dus in die zin is het vooral van belang voor nieuwe projecten. We weten allemaal dat die projecten een lange looptijd hebben. Dan kom je helaas al heel snel in die buurt terecht.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Het is inderdaad goed dat er flink wordt geïnvesteerd in infrastructuur voor de komende jaren en ook langjarig. Ik heb een vraag over het Mobiliteitsfonds. Volgend jaar komen daar nieuwe spelregels voor. Er zijn diverse grote investeringen te verwachten in het ov, want dat lijkt vast te lopen. Ik loop een beetje vooruit op het spel, maar de vraag vanuit de regio's is of er ook gekeken kan worden naar investeringen vanaf 2030 en of het mogelijk is om die eventueel naar voren te halen, met voorfinanciering of weet ik veel op wat voor manier. Gezien de knelpunten lijkt het vast te lopen in delen van de Randstad.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

We hebben met elkaar in het regeerakkoord afgesproken dat de huidige systematiek gevolgd wordt tot 2030, dus ook de verdeling tussen weg, water en spoor. Als je voor de periode daarna gelden van het Mobiliteitsfonds naar voren wilt halen, moet je op zijn minst een afwegingskader hebben om het daarlangs te kunnen leggen. Daarom willen de Staatssecretaris en ik daar haast mee maken en dat het komend jaar uitwerken.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Dat is logisch, je moet eerst de spelregels kennen, maar in het verleden is het wel eerder gedaan. Wij weten dat er een aantal investeringen aankomt. Je zou dus in de loop van een paar jaar kunnen zeggen dat je vanaf 2028 kunt gaan investeren in project x of y. Ik weet niet of dat kan, ik zoek naar een antwoord op de vraag of dat mogelijk is.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Als het om kleinere kasschuiven gaat, kan dat natuurlijk, maar dan blijf je wel weer in dezelfde systematiek. Als je echt spreekt over gelden van na 2030, kan het niet, want dan moeten wij eerst weten welk afwegingskader wij daarvoor willen gebruiken.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger steekt haar vinger op. Het woord is aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het gaat me even te snel dat er gezegd wordt: ja, we willen integraal werken, we zijn van het spitsmijden en we denken al integraal. Ik begrijp dat er eerst een afwegingskader moet worden gemaakt en dat de Kamer daarover de komende jaren zorgvuldig met de Minister in gesprek gaat, maar de vraag is hoe wij tot 2030 omgaan met de noodzaak om integraler te werken en welke ideeën daarover leven. Of wordt er gezegd: tot 2030 is

het hoe het is en stop er maar mee? Om het concreet te maken: kunnen autoknelpunten of knelpunten die veroorzaakt worden door auto's, alleen maar opgelost worden met asfaltgeld? Of is het wel mogelijk om te zeggen: dit knelpunt in de NMCA is rond een file, maar als wij dit, dit en dit doen, trekken wij mensen uit die auto op de fiets of in het openbaar vervoer?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De integrale programmatische aanpak is niet per se afhankelijk van een integrale financieringsstroom. Wij kijken wel degelijk integraal naar de programma's en dan is het logisch dat weggeld uit de wegenstroom komt, dus volgens de bestaande systematiek met de drie modaliteiten. Dat neemt niet weg dat je inhoudelijk gewoon kunt kiezen voor een integrale aanpak.

De voorzitter:

De Minister vervolgt haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de vraag hoe eerlijk de cofinanciering is. In alle gesprekken met de regio's hebben wij aangegeven dat het niet alleen puur gaat om het geld op zich, maar dat het feit dat een regio bereid is om tot cofinanciering over te gaan ook iets zegt over het belang dat de regio er zelf aan hecht. Het is dus een optelsom van die twee dingen. Dat er verschillen zijn in regio's heeft ermee te maken dat er in regio's NMCA-knelpunten zijn van verschillende orde van grootte. Je kunt dat nooit helemaal tot op de euro precies herleiden. De ene regio heeft ook meer financiële mogelijkheden dan de andere. De ene geeft beleidsmatig meer prioriteit aan het ene onderwerp dan het andere. Je kunt dat nooit helemaal met een schaarstje knippen. Voor ons is belangrijk dat daar waar een regio zelf nadrukkelijk aan de bel trekt, zij moet laten zien dat zij er zelf ook iets voor over heeft.

De heer Von Martels (CDA):

Dat antwoord had ik eigenlijk wel verwacht, maar ik vind de verschillen zo opmerkelijk. De ene regio draagt 10% bij en de andere meer dan 65%, en dat zijn dan gemiddelde cijfers. De bedragen lopen dusdanig uiteen dat ik mij afvraag of er in die afweging niet wat meer randvoorwaardelijke eisen te stellen zijn, zodat je wat meer uniformiteit kunt bewerkstelligen. Natuurlijk, er blijft altijd verschil in financiële daadkracht tussen regio's, maar de verschillen zijn nu wel heel groot.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

U hebt gelijk dat de verschillen heel groot zijn, maar je moet het ook een beetje door de tijd heen zien. Dan wordt het weer anders, denk ik. Maar de verschillen in knelpunten tussen de regio's zijn ook groot. Het is dus allemaal toch wel verklaarbaar. Maar we zullen in ieder geval in de gaten houden of het niet te veel uit de pas gaat lopen. U kunt ervan verzekerd zijn dat de regio's er zelf ook scherp op letten of ze niet onderbedeeld worden. Wat dat betreft zijn de regionale bestuurders heel goed in staat om dat zelf te bewaken.

Dan is er nog gevraagd hoe IenW samenwerkt met BZK. Daarover kunnen we melden dat van de zijde van BZK inbreng is geweest bij de bestuurlijke overleggen van vorige week. De Minister van Binnenlandse Zaken is bij een aantal ook zelf aanwezig geweest en bij de overige was zij ambtelijk vertegenwoordigd. Er is uitdrukkelijk ook gesproken over de woningbouwopgave. Ik denk dat wij het met elkaar eens zijn dat een compacte, dichte bebouwing leidt tot meer draagvlak voor openbaar vervoer. Omgekeerd, daar waar openbaar vervoer al aanwezig is, is het jammer als je daar geen gebruik van kunt maken. De bereikbaarheid, het al dan niet

aanwezig zijn van infrastructuur, kan van cruciaal belang zijn. Daarin werken we heel goed samen.

De heer **Laçin** (SP):

Ik ben blij te horen dat de Minister hiermee rekening houdt, samen met het andere ministerie. Maar is het credo dan «eerst bewegen, dan bouwen»? Hanteren we dat? Houden we daar echt rekening mee als we wijken gaan bouwen? Kijken we dan naar de bereikbaarheid ten opzichte van andere steden, van werk?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nou, daar zit niet echt een element van volgtijdelijkheid in. Het moet heel goed samengaan. Je moet niet ergens infrastructuur aanleggen waar het niet nodig is. Je moet ook niet ergens gaan bouwen waar geen bereikbaarheid is. Het moet goed matchen met elkaar. Daar letten beide ministeries heel goed op.

Er is gevraagd hoe het autogebruik zich zal ontwikkelen tussen nu en 2030, gelet op de komst van de zelfrijdende auto, de deelauto, enzovoort. Op het ministerie hebben wij geen glazen bol, wij weten ook niet hoe het zich precies zal gaan ontwikkelen. Je ziet in elk geval wel een heel duidelijke tendens naar een steeds duurzamer gebruik van de auto, zowel qua uitstoot en geluid als qua zo min mogelijk loze kilometers. Er wordt inderdaad steeds meer ingezet op deelauto's. Ik zie bij de generatie van mijn eigen kinderen dat ze het bezit van een auto eigenlijk helemaal niet meer zo interessant vinden; als ze er maar gebruik van kunnen maken op de momenten dat ze een auto nodig hebben. Het scheelt ook dat ze het geld er niet voor hebben, maar goed. In het algemeen is de tendens: een auto tot je beschikking willen hebben zonder dat dit per se een eigen auto is.

De analyse is ook dat er steeds meer slimme auto's komen. Dat is vooral voor de verkeersveiligheid heel belangrijk. Zoets als adaptive cruise control – dat is net als «modal shift» een term die ik niet zo makkelijk in het Nederlands kan vertalen – zal er hopelijk voor zorgen dat er minder ongelukken op de weg zijn en dat auto's een goede afstand tot elkaar houden, waardoor de infrastructuur soepeler wordt gebruikt. Dat heeft dus allerlei gevolgen, ook voor de weginrichting. We zullen proberen daar zo goed mogelijk rekening mee te houden. We kijken naar duurzaamheid van de wegen, naar ledverlichting en ook naar wat nodig is voor zo'n zelfrijdende auto. Hoe kan die bijvoorbeeld de borden lezen? Als er techniek aan boord is die ervoor zorgt dat hij binnen de lijnen blijft, moeten die lijnen wel eenduidig en goed zichtbaar zijn. Dit zijn allemaal dingen waarmee we rekening proberen te houden. We kunnen nooit iets zeggen over hoe dat zich precies gaat ontwikkelen, maar de trends zijn in ieder geval duidelijk.

De Staatssecretaris zal ten aanzien van het openbaar vervoer nog iets zeggen over de ontwikkeling op mobiliteitsgebied. Het is onze gezamenlijke taak om ervoor te zorgen dat de totale reis op een zo vlot mogelijke manier verloopt, met de inzet van de juiste vervoersvormen. Het eerste kleine stukje kan bijvoorbeeld te voet, vervolgens een deel met de fiets enzovoort, zodat een goede combinatie kan worden gemaakt.

De **voorzitter**:

Dat roept een vraag op bij mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Mijn vraag gaat eigenlijk nog over het vorige punt. De Minister geeft aan dat zij geen glazen bol heeft om de toekomst van het autogebruik te voorspellen. Gelukkig zijn er een heleboel mobiliteitswetenschappers die zinnige dingen zeggen over hoe het autogebruik en het type autogebruik in de komende jaren gaan veranderen. Dit gebeurt

mede onder invloed van beleid, onder andere van dit kabinet dat alleen nog maar wil dat er elektrische auto's verkocht gaan worden. Mijn concrete vraag is of we als Kamer deze scenario's in beeld gebracht kunnen krijgen. Hoe gaat het autogebruik zich ontwikkelen en wat betekent dit eventueel voor de infrastructurele keuzes die we moeten maken? Het gaat mij dus om de scenario's van autogebruik.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Binnen de NMCA worden scenario's gebruikt die zijn gerelateerd aan economische groei. Wij hebben gezien dat juist de economische groei hoger is dan de 2% van het minimumscenario waarop de NMCA is gebaseerd. De economische groei zet de komende jaren door, gelukkig, maar als je daarnaar kijkt, kom ik terecht bij het filemonster van de heren ter rechterzijde van u en zie je dat dat echt op ons af gaat komen. Het autogebruik gaat enorm toenemen, niet alleen voor personenvervoer maar ook voor goederenvervoer. Als de economie beter draait, produceren we meer, importeren we meer en dat moet allemaal vervoerd worden.

De voorzitter:

Er is een vervolgvraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dat is precies de reden waarom wij deze vraag hadden. Het NMCA maakt louter op basis van economische groei een inschatting van de groei van het autoverkeer. De vraag is natuurlijk hoe de technologische ontwikkelingen die gaande zijn rond deelauto's, elektrische auto's en demografie gaan inspelen op die vervoersvraag. Wij willen een verdieping van de NMCA. Er zal meer gedetailleerd moeten worden gekeken naar de technologische ontwikkelingen van autoverkeer rondom de vervoersvraag. Dat was de vraag.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik hoop dat dat een heel belangrijke bijdrage gaat leveren, want anders lopen we over tientallen jaren inderdaad helemaal vast. We zullen alle hens aan dek nodig hebben, ook die technologische vernieuwingen, om met elkaar mobiel te blijven.

De voorzitter:

Ik geef toch nog even aanvullend mevrouw Kröger de gelegenheid, want u vroeg specifiek naar bepaalde scenario's.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ja, ik zou graag zien dat de Kamer scenario's krijgt van voorspellingen van de technologische ontwikkelingen met betrekking tot automobilititeit, zodat we daar rekening mee kunnen houden.

De voorzitter:

Het is aan de Minister om te bepalen hoe ze deze vraag wil beantwoorden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We hebben die scenario's binnen de NMCA-systematiek. Wellicht kunt u dat nog een keer uitgelegd krijgen, maar er zitten verschillende scenario's in, waarbij wij uitgaan van het lage scenario. Zelfs dan zien we al problemen en is het alle hens aan dek om het opgelost te krijgen.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Wat vindt de Minister van de bezuinigingen uit Rutte II? Het was ons allemaal natuurlijk liever geweest als we die niet hadden hoeven te doen. Dan waren we nu ook wat verder geweest, maar we hadden wel een heel stevige economische crisis, die haar weerga niet kende. We mogen al blij zijn dat we de economie nu weer uit de modder hebben, dat het wat dat betreft weer goed gaat en dat we nu wel weer extra geld kunnen investeren.

De heer Dijkstra vroeg hoe het staat met smart maintenance en wat daar de kansen voor zijn. Daar willen we heel uitdrukkelijk op gaan inzetten om niet alleen met nieuw asfalt of verbredingen te werken. We kijken ook heel nadrukkelijk naar wat er al is: hoe kunnen we dat verjongen en vernieuwen? Rijkswaterstaat is op dit moment ook al proeven aan het doen met predictive maintenance. De eerste daarvan loopt bijvoorbeeld al bij de Bernardsluizen. Daardoor moeten we dus een beetje nieuw inzicht krijgen in hoe we op een slimme manier kunnen omgaan met beheer en onderhoud.

De heer Sienot heeft gevraagd hoe we mensen het meest logische vervoermiddel laten kiezen. Bijvoorbeeld door apps en gedragsmaatregelen. Daar zal de Staatssecretaris nog wel iets meer op ingaan, even los van wat ik zojuist al zei over het spitsmijden. Ik denk dat heel veel concepten bruikbaar zijn. Het gebruik van data en de analyse van big data bieden heel veel nieuwe mogelijkheden om informatie aan elkaar te koppelen, al dan niet grensoverschrijdend zelfs. Ik denk dus dat we daar in het kader van Mobility as a Service-projecten de komende tijd heel veel slagen kunnen maken, zodat mensen ook echt bewust kunnen kiezen van welk vervoermiddel ze gebruikmaken en zodat dat niet wordt bepaald doordat ze over andere vervoermiddelen geen informatie hebben.

De voorzitter:

Daar is een vervolgvraag over van de heer Sienot van D66.

De heer Sienot (D66):

Jazeker, dit pak ik er nog even bij, want dit is inderdaad waar ik naar vroeg, met dien verstande dat ik bedoelde of de Minister bereid is om een onderzoek te doen naar drivers en belemmeringen bij werkgevers voor de stimulering van fietsgebruik en ov door werknemers en of ze bereid is om de lessen van de door mij genoemde voorbeelden daarbij te betrekken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar doelde ik zojuist op toen ik zei dat de Staatssecretaris daar verder op in zal gaan, want bijvoorbeeld de fiets zit vooral bij de Staatssecretaris. Daar komt mijn collega dus later op terug.

De heer Sienot (D66):

Daar ben ik heel blij mee.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Oké, tot zover bent u blij.

De heer Dijkstra vroeg wat er op korte termijn kan worden aangepakt in de zeshoek, in de Randstad. Op dit moment lopen er al heel veel projecten in de Randstad. Het netwerk wordt verbeterd met de aanpak van de A16 bij Rotterdam, de Blankenburgverbinding en de RijnlandRoute. Daarnaast ga ik nog trajecten verbreden, zoals de A20 Nieuwerkerk-Gouda en de A4 bij Den Haag. U hebt gelijk dat nog niet alle knelpunten zijn opgepakt, maar we gaan met de regio's verder in gesprek, onder andere zeker binnen het Metropoolnetwerk van Rotterdam Den Haag om te kijken wat we verder nog allemaal kunnen doen.

De heer Sienot vroeg waar de Metropoolregio Rotterdam Den Haag precies op kan rekenen. In de brief hebt u kunnen lezen dat wij al een gezamenlijk budget hebben van 20 miljoen voor kortetermijnmaatregelen.

Daarmee kom ik weer op waar u zojuist al over sprak, de smart mobility. Ik ga dus niet het gras wegmaaïen voor de voeten van mijn collega. Er is ook 6 miljoen euro gezamenlijk budget beschikbaar als eerste stap voor de aansluitingen van het hoofdwegennet op het onderliggende wegennet. Vanuit het wegebudget is 200 miljoen beschikbaar voor het NMCA-knelpunt A16 Brienenoord. Het gaat niet alleen om geld. Dat is straks in brede zin ook bij andere projecten aan de orde. De regio kan ook rekenen op de inzet van personele capaciteit vanuit het Rijk in het kader van het programma. Bij de regionale gebiedsuitwerkingen is het ook gewoon een kwestie van denkkracht en menskracht, waar we ook met elkaar in samenwerken. Dus in februari 2018 gaan we verder spreken over de door de regio voorgestelde MIRT-verkenningen. Hiervoor ontbreekt op dit moment helaas nog het noodzakelijk budget – je moet 75% hebben van de meest voor de hand liggende oplossingen – maar wij gaan met elkaar in gesprek over de wijze waarop wij dat verder vormgeven.

De heer Sienot en mevrouw Van der Graaf hebben gesproken over de NRU. Zij vragen of de Minister kan zorgen voor een snel akkoord met de provincie en de gemeente. Er ligt sinds 2010 een akkoord over de noodzakelijke investeringen: 168 miljoen voor het Rijk en 50 miljoen voor de regio. De Noordelijke Randweg Utrecht is een gemeentelijke weg. Er ligt een projectplan dat past binnen deze financiële kaders. Met dit projectplan willen wij ook de doorstroming en de luchtkwaliteit verbeteren. De gemeente kan dit projectvoorstel in 2018 aan de gemeenteraad aanbieden. Uitvoering zou dan voorzien zijn in 2020 en de oplevering in 2025. Door dit op te nemen in het gebiedsprogramma hebben wij uitdrukkelijk de kans om dit breder te gaan beschouwen. Ik denk dat wij daar op een heel goede manier samen uitgekomen zijn met de regio. Omdat het hier vooral ook om leefbaarheidsaspecten gaat, is het heel goed om het projectplan in het gebiedsprogramma integraal samen te bekijken.

De PvdA vroeg... excuus, het was de PVV die het vroeg, voordat ik verwarring zaai...

De voorzitter:

Misschien. Het gaat nog steeds over de NRU?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, het gaat nog steeds over de NRU. De heer Van Aalst van de PVV vroeg waarom er als oplossing niet gekozen is voor een volledige 100 km/u-rijstrook. Ik herhaal dat het om een gemeentelijke weg gaat. De alternatieven zijn bekeken bij het voorkeursbesluit. Daar is uitgekomen dat de doorstroming niet zal worden verbeterd als wij de weg upgraden naar een rijksweg. De doorstromingsproblemen lagen vooral aan de zuidkant. De doorstroming zou wel voldoende verbeterd worden als de kruisingen ongelijkvloers zouden worden aangelegd en de snelheid zou worden verhoogd van 75 km/u naar 80 km/u. Daarvoor ligt nu een uitvoeringsplan waarmee wij snel aan de slag kunnen.

De voorzitter:

De heer Sienot heeft daar nog een vraag over. Daarna de heer Van Aalst van de PVV-fractie.

De heer Sienot (D66):

Ik hoorde de woorden «snel aan de slag». Dat is al een heel stuk van wat ik wilde horen. Die bredere visie begrijpen wij als partij, maar die bredere visie mag niet leiden tot het vertragen van het projectplan NRU. In wezen zijn het twee plannen in heel verschillende fases. Wij hebben er begrip voor dat het plan in het U-netprogramma wordt opgenomen vanuit de overweging dat wij het breder moeten beschouwen. Vanuit oogpunt van

het vaart maken met het project mag het project echter geen vertraging oplopen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb van de regiobestuurders uitdrukkelijk begrepen dat ook zij geen vertraging willen. Daarom juist hebben wij gekozen voor deze manier, om snel met elkaar aan de slag te kunnen.

De heer Van Aalst (PVV):

Het verbaast mij aan de ene kant dat wij de regie bij de gemeente neerleggen. Dat is op zich goed als het een gemeentelijke aangelegenheid betreft. Het bedrag van 168 miljoen staat dan echter niet in verhouding met de bijdrage van de gemeente. Waarom wordt er gekozen voor een dergelijke constructie? Waarom zoveel geld voor een weg waarover wij niets te vertellen hebben? Wat ons betreft is dat niet de juiste oplossing.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat de heer Van Aalst redelijk alleen in staat is de opvatting dat wij op de NRU verder niets te zoeken hebben. De hele regio en het verkeer rondom Utrecht maken er gebruik van, dus het gaat toch echt wel iets breder, ook al spreken wij nu over een gemeentelijke weg. Niet voor niets hebben wij bekeken of het misschien beter is om er een rijksweg van te maken. Ik heb net verteld dat het upgraden naar 100 km/u voor de verkeersdoorstroming niets blijkt te doen. Dat neemt niet weg dat er uitdrukkelijk ook aan de noordelijke kant echt iets moet gebeuren. Ik denk dat de Kamer er in het verleden bewust en met open ogen voor gekozen heeft om die 168 miljoen aan de NRU te besteden.

De heer Van Aalst (PVV):

Wij zijn niet ontevreden over het investeren van die miljoenen in asfalt, maar wij zijn wel ontevreden over het feit dat wij de regie uit handen geven, terwijl wij 168 miljoen bijdragen en de regio slechts 50 miljoen bijdraagt. Wij vinden dat het Rijk dan wel iets meer regie mag hebben.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

In goed gezamenlijk overleg is naar de plannen gekeken. Daarom kiezen we er nu met die gebiedsgerichte aanpak uitdrukkelijk voor om dit samen met de regio, met de provincie en de gemeenten, op te pakken, om zo snel mogelijk tot een goede oplossing te komen.

Ik kom bij de brug bij Rhenen. De heer Dijkstra had het over een gat van 41 miljoen. Rijkswaterstaat is in gesprek met de provincie Utrecht over de wens om de wegverbinding N233 over de Rijnbrug bij Rhenen te vernieuwen en te verbreden. Hieruit is gebleken dat dat financieel niet mogelijk is, ook als de budgetten voor onderhoud en vervanging daarbij worden betrokken. Aangezien er geen rijksbelang is om die brug te vernieuwen en te verbreden, kan ik daar op dit moment ook geen rijksmiddelen voor vrijmaken. Over de Noordelijke Randweg Utrecht heb ik het net gehad.

Nu kom ik bij de bouwopgaven voor Amsterdam. Ik heb daar net al iets over gezegd. Het CDA vroeg hoe de Minister gaat borgen dat woningen vanaf het begin zijn voorzien van een goede infrastructuur. Dat is inderdaad een van de cruciale opgaven in en rondom Amsterdam. Het is ook een van de redenen waarom we juist in die regio werken met het gebiedsgerichte Programma Bereikbaarheid van, naar en in de Metropool-regio Amsterdam. Bij dit overleg was de Minister van BZK zelf aanwezig. Het staat ons vol op het netvlies dat er een goede afweging moet zijn tussen waar je bouwt en waar je een goede bereikbaarheid hebt; het ene kan niet zonder het andere.

De voorzitter:

Volgens mij is er geen vraag van de heer Von Martels, dus dit was volstrekt helder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Oké, dan was dat een schijnbeweging naar zijn iPad; ik dacht dat die naar de microfoon ging.

Gebruiken we investeringen in N-wegen specifiek voor de N50 en de N59? Dit was een vraag over verkeersveiligheid van mevrouw Van der Graaf. Ik heb 50 miljoen extra budget vrijgemaakt voor de veiligheid op N-wegen. Zoals in de afsprakenlijst van de bestuurlijke overleggen staat aangegeven, hebben we zowel voor de N50 als de N59 maatregelen in voorbereiding, dus buiten het programma Meer Veilig om. Voor de verdere invulling van het programma Meer Veilig zal ik aan de hand van een nieuwe inventarisatie van het wegennet bepalen waar de maatregelen het meest zinvol zijn. Velen van u hebben het over de ANWB-lijst gehad. Op het onderliggende wegennet zitten ook veel knelpunten, dus ook vele op de gemeentelijke en N-wegen. We willen het extra geld voor N-wegen ook daadwerkelijk besteden op die plekken waar we het meeste oplossende vermogen zien ten aanzien van de verkeersveiligheid. We gaan dus samen met de regio's goed bekijken waar we dat het best kunnen inzetten, maar hier hebben we alvast twee knelpunten gesignaleerd waarmee we al aan de slag wilden.

De voorzitter:

Er is een interruptie van mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Ja, een korte aanvullende vraag. Het lijkt me heel goed om te kijken naar waar je de meest kwalijke knelpunten echt kunt aanpakken, omdat daar veel verkeersongelukken gebeuren. U heeft het over die inventarisatie. Wanneer kunnen we daar verder over spreken? Wanneer heeft u dat beeld zelf compleet?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat durf ik nog niet precies te zeggen, maar we gaan hier heel snel met de regio's mee aan de slag. De meeste N-wegen zijn provinciale wegen. We kijken natuurlijk als eerste naar onze eigen rijks-N-wegen. Dan ben ik natuurlijk afhankelijk van hoe snel de gemeenten en de provincies, na de uitnodiging daartoe, hun inventarisaties op orde hebben van de belangrijkste verkeersveiligheidsknelpunten op hun N-wegen. Daarna brengen we dat allemaal bij elkaar en kunnen we een totaalafweging maken. Ik stel voor dat ik in een van de komende vergaderingen misschien iets meer zeg over het tijdsbeslag dat daarmee gemoeid is.

De voorzitter:

Mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie heeft een vervolgvraag.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Meer een soort aansporing. Hier ligt voor ons echt een prioriteit. Het lijkt me goed als we daar niet al te lang mee wachten, dus dat dit zo spoedig mogelijk wordt gedaan.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We zullen dat natuurlijk ook goed bezien in de aanloop naar het nieuwe verkeersveiligheidsplan, want daar is het een belangrijk onderdeel van. We zullen ervoor zorgen dat we dat goed aan elkaar koppelen. Ik kom bij een blokje geluidsoverlast.

De heer Von Martels (CDA):

Ik weet niet of de vraag over de omissies die Rijkswaterstaat heeft gezien met betrekking tot de NMCA-kaarten misschien nog in een later blok aan de orde komt. Daar heb ik in het eerste blok naar gevraagd. Heeft u daar een antwoord op? Er staat heel duidelijk: «Recent heeft Rijkswaterstaat technische fouten ontdekt in de kaarten van de nieuwe indicator voor robuustheid. Deze kaarten in de rapporten van de NMCA, die 1 mei naar de Kamer zijn gestuurd, zijn daarom achterhaald. Kort gezegd zijn lang niet alle robuustheidsknelpunten voor het wegennetwerk in 2030 en 2040, die de nieuwe tool wel berekende, overgekomen op de kaartbeelden: in Amsterdam en Utrecht wel praktisch alle, maar vooral in de omgeving van Den Haag, Rotterdam en Drechtsteden zitten flinke omissies».

De voorzitter:

Dank voor deze toelichting. De Minister kan antwoorden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Fijn dat u nog even doorpraatte. Dan kon ik hem toch uit de stapel halen. Ik dacht dat ik hem al had gehad, omdat er NMCA boven stond. Excuus. Alleen in de kaarten van de nieuwe indicator voor robuustheid is in de NMCA een technische fout geslopen. Deze kaarten zijn in de rapporten van de NMCA, die 1 mei naar uw Kamer zijn gestuurd, daarom niet correct. De conclusies van de NMCA veranderen niet wezenlijk. In de MIRT-brief heb ik opgenomen dat nu, naast Amsterdam en Utrecht en een aantal regionale bajonetten, ook rond Den Haag, Rotterdam en Drechtsteden robuustheidsknelpunten ontstaan. Ik heb de correcties met de betrokken regio besproken en op rijksoverheid.nl zullen de gecorrigeerde kaarten worden opgenomen. Maar het heeft voor de besluitvorming vandaag dus geen consequenties.

De voorzitter:

Gaat u verder met het volgende blok.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het eerste onderwerp is het geluid bij Heijningen, de A4–A29 nabij Steenberg. Wat valt er te doen aan het geluidsprobleem? Het vastgestelde tracébesluit is volledig uitgevoerd en afgerond. Na afronding van een tracébesluit wordt de geluidssituatie net als op andere wegvakken jaarlijks getoetst in het nalevingsverslag geluidproductieplafonds. In het geval van de A4 bij Heijningen bleek de verkeersgroei groter te zijn dan vooraf was verwacht. Daarom is als aanvullende geluidsmaatregel het extra stille dubbellaags zoab toegepast als wegdek. Daarmee wordt weer voldaan aan de geldende geluidproductieplafonds.

De voorzitter:

Daarover is een vraag van de heer Dijkstra van de VVD.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voor de goede orde: ik begrijp dat die geluidsplafonds bij bestaande bouw hoger liggen dan bij nieuwbouw.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja. Kort antwoord.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

De mensen hebben daar best wel medewerking verleend. Ook de provincie en de gemeentes hebben dat gedaan om die weg mogelijk te maken. Die is er nu. Dat is een groot succes. We praten over zes, zeven ton. Kan de Minister daar nog eens naar kijken, aangezien er ook 17 miljoen is overgebleven bij de aanleg van deze weg? Het is een vrij

beperkt stuk. Misschien kunt u het meenemen in het Meerjarenprogramma Geluidsanering.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Laten we er nog eens naar kijken dan. Ik kan er verder ook geen enkele toezegging over doen, anders dan dat ik bereid ben er opnieuw naar te kijken.

Door mevrouw Kröger is nog gevraagd of er meer of hogere geluidsschermen nodig zijn als gevolg van de verkeersgroei. Voor het gehele rijkswegennet gelden sinds 2012 geluidproductieplafonds. Zoals ik net al aan de heer Dijkstra aangaf, wordt elk jaar getoetst of het nog steeds binnen de vastgestelde grenzen blijft, rekening houdend met de ontstane verkeersgroei. Indien overschrijding dreigt wordt afgewogen of en welke maatregelen doelmatig zijn op die locatie. Bij de maatregelafweging is in de regelgeving een voorkeur vastgelegd voor extra stille wegdekken, zoals in dit geval bij het dubbellaags zoab, boven schermen, omdat deze in alle richtingen een positief geluidseffect hebben en landschappelijk natuurlijk veel minder belastend zijn dan schermen. Waar we het op kunnen lossen met zoab of andere varianten van stiller asfalt heeft dat de voorkeur boven geluidsschermen.

Er is nog gevraagd naar het geluid op de A27 en de A1 door een groot aantal mensen. Kan de Minister aan de slag gaan met de geluidsoverlast bij de A27 als gevolg van de bomenkap? Wat kan er alsnog gedaan worden voor de burgers daar? In 2016 is het tracébesluit voor de verbreding langs Hilversum onherroepelijk geworden. Daarin is dus ook bepaald welke geluidsbelasting toelaatbaar is en waar maatregelen nodig zijn. De bomenkap wordt waar mogelijk hersteld en anders gecompenseerd. Dat laat onverlet dat we beseffen dat de huidige bouwfase een grote impact heeft op de leefomgeving. Rijkswaterstaat blijft in gesprek met de omwonenden en omliggende overheden gedurende de bouwfase. Via de nalevingssystematiek monitort Rijkswaterstaat of de belasting inderdaad binnen de normen blijft, of dat er extra maatregelen nodig zijn. Voor aanvullende, bovenwettelijke geluidsmaatregelen kijk ik in eerste instantie naar de omliggende overheden.

De voorzitter:

De heer Laçin van de SP heeft een vraag hierover.

De heer Laçin (SP):

Ik hoor de Minister zeggen dat de bomenkap wordt hersteld of gecompenseerd. Dan ben ik er heel erg benieuwd naar hoe die compensatie dan plaatsvindt. Bijvoorbeeld in de vorm van geluidsschermen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan op dit moment niet zeggen hoe dit precies gebeurt, maar Rijkswaterstaat is voortdurend in gesprek met omwonenden en omliggende gemeenten. Waar het mogelijk is, worden bomen teruggeplaatst. Compensatie zal in gezamenlijk overleg moeten plaatsvinden. Dat is ook nog afhankelijk van de vraag of gemeenten bovenwettelijk iets willen doen of niet.

De heer Laçin (SP):

Ik hoor de Minister zeggen dat Rijkswaterstaat voortdurend in gesprek is met bewoners. Wij hebben vanochtend een heel andere indruk gekregen van de bewoners die hier waren en die de petitie hebben aangeboden. In die zin wil ik de Minister meegeven om goed naar dit traject te kijken. Wij kregen vanochtend dus heel andere signalen. De eis of de wens van deze bewoners is ook heel duidelijk. Laat die vooral ook meegenomen worden in de afwegingen die straks worden gemaakt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zal dit nog eens uitdrukkelijk onder de aandacht brengen bij Rijkswaterstaat. Ik zal er een hernieuwd beroep op doen om heel zorgvuldig met deze bewoners en omliggende gemeenten te communiceren, om het zo goed mogelijk met elkaar op te lossen.

Dan is er een vraag gesteld over de A1. Zijn we bereid om extra financiën beschikbaar te stellen voor geluidsschermen bij Bathmen als de regio zelf ook bijdraagt? Bij de projecten die we uitvoeren, nemen we maatregelen die nodig zijn om te voldoen aan de geluidsregelgeving. Zoals ik net ook al aangaf bij het vorige voorbeeld, is de lijn dat bovenwettelijke maatregelen gefinancierd worden door de vragende partij.

De voorzitter:

Hier is een vraag over van de heer Van Dijk, van de PvdA.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

We hebben nu een aantal knellende punten besproken waarbij de bewoners hebben aangegeven dat ze last hebben van toenemend geluid. We hebben natuurlijk de normen. Er wordt naar de normen gekeken, maar we hebben ook een sociale component, waarbij zelfs een gemeenteraad of een provincie zich er hier in Den Haag hard voor maakt om te bekijken wat we gezamenlijk kunnen doen. Is de Minister bereid om ook daarnaar te kijken? Ik begrijp dat er altijd cofinanciering moet plaatsvinden, maar los van de normen, die natuurlijk zwaar moeten wegen, zijn er ook sociale componenten. Het moet wel leefbaar zijn. Mensen willen met kwaliteit wonen. Is er dan toch een bijdrage van het Rijk beschikbaar?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Waar nodig is er een bijdrage van het Rijk aanwezig, om te voldoen aan die wettelijke normen. Die hebben we met elkaar afgesproken. Daar houden we ons ook aan. Als er wensen zijn voor meer, voor bovenwettelijke toepassingen, dan moeten we daarover in overleg. In eerste instantie zijn dan de regionale overheden daarvoor aan zet.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Even heel precies: het is dus geen nee? Het is dus mogelijk.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als gemeenten er extra geld voor overhebben, kunnen we uiteraard in goed overleg bekijken hoe we de financiële middelen aan elkaar kunnen koppelen, waardoor we tot bovenwettelijke afspraken kunnen komen. Mevrouw Kröger zei dat de rechter heeft aangegeven dat de overheid niets mag doen wat leidt tot meer overschrijding van de eisen voor luchtkwaliteit. Daar zal de Staatssecretaris straks nog op ingaan, maar aan mij specifiek was de vraag gericht of ik een analyse kan geven van alle projecten op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet die potentieel leiden tot een overschrijding. Sinds het vonnis zijn de statistische overschrijdingskansen doorgerekend voor projecten waarvan op korte termijn een besluit of openstelling wordt voorzien en snelheidsverhogingen waartoe wordt besloten. Dit gebeurt voorafgaand aan het moment dat het besluit genomen kan worden of de openstelling kan plaatsvinden. Het heeft inmiddels voor drie projecten plaatsgevonden en leverde een positieve uitkomst op. De komende maanden gaan we op die manier verder. Voor de volgende projecten is de statistische kans onderzocht: de A6/A7 Joure, de N31 Harlingen en het project wisselstrook A1.

Voorzitter, dit was het blokje geluidskwaliteit.

De voorzitter:

Er is toch nog een vraag van de heer Laçin van de SP-fractie.

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb het in mijn bijdrage ook gehad over de geluidsoverlast bij de A8/Coenbrug. Daar heb ik de Minister nog niet over gehoord.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik stel voor dat we daar in tweede termijn op terugkomen als u dat goed vindt, want ik ben die vraag nog niet tegengekomen. Ik moet dus het antwoord schuldig blijven op de vraag naar de precieze situatie daar.

De **voorzitter**:

Dan doen we het zo. Minister, gaat u verder. Sorry, mevrouw Kröger heeft ook een vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb een onbeantwoorde vraag. We hebben het even gehad over de NMCA-scenario's, maar mijn vraag was hoe het kan dat wij die NMCA-scenario's baseren op WLO-scenario's en dat die beide, Hoog en Laag, niet Parijsconform zijn. Welke risico's lopen we daarmee? Hoe kan ons mobiliteitsbeleid ooit Parijsproof zijn als de onderliggende scenario's uitgaan van 2,5°C tot 4°C temperatuurstijging?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het vervelende is dat we op een heleboel beleidsterreinen nog niet weten wat het precies gaat inhouden om Parijsconform te zijn. Zodra we precies weten hoe het allemaal gaat uitpakken, kunnen we daar rekening mee houden. Dat is meer toekomstgericht. We moeten het dus echt nog verder uitwerken voordat we het in de NMCA-systematiek kunnen verwerken. We kunnen dat punt natuurlijk wel al heel goed meenemen in het nieuwe afwegingskader van het mobiliteitsfonds. De concrete omzetting van de afspraken van Parijs naar de diverse beleidsterreinen kunnen we in de komende tijd goed gaan verwerken.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik zou graag zien dat dit meegenomen wordt, waarbij ik heel graag de toezegging zou willen dat de Kamer geïnformeerd wordt over de onderliggende scenario's, de WLO-scenario's, die gemaakt worden. Nu zijn er scenario's van 2,5°C tot 3°C en 3,5°C tot 4°C, maar er moet er één komen van 1,5°C tot 2°C. Dat is waar we ons aan gecommitteerd hebben. Boven op dat onderliggende scenario kunnen we dan nog bouwen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik kan alleen maar toezeggen dat we hier in aanloop naar het mobiliteitsfonds uitdrukkelijk aandacht aan zullen besteden. We weten natuurlijk nog niet precies hoe het gaat uitpakken ten aanzien van de CO₂-uitstoot. Hoe krijgen we die afspraken uit Parijs precies verwerkt in ons beleid? Het is nu dus echt te vroeg om daarop vooruit te lopen, maar de intentie is er zeker om dat op een goede manier mee te nemen.

De **voorzitter**:

Gaat u door met het derde blok.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

We komen bij het blokje waterwegen/maritiem. Ik blijf nog even bij mevrouw Kröger. Zij vroeg wat de oplossing is voor de A4 Delft/Schiedam. Moeten we blijven pompen? Dat is ook al aan de orde geweest bij het wetgevingsoverleg Water van 27 november jongstleden. Ik heb toen aangegeven dat ik de Kamer in het voorjaar, dus waarschijnlijk ongeveer in maart van het komend jaar, nader zal informeren over de kosten van het pompen bij de bak van de A4-Midden-Delfland. Dat ga ik

afzetten tegen de kosten van het volledig waterdicht maken van de bodem van de bak. Binnen een paar maanden komen we daar dus op terug. Over de sluis Kornwerderzand heeft u vrijwel allemaal gesproken. In de brief heeft u kunnen lezen dat ik met de regio heb afgesproken om ze nog de tijd te geven tot juli 2018 om te komen tot een uitgewerkt voorstel. De 30 miljoen mogelijke rijksbijdrage zal ik tot die tijd ook reserveren op de begroting. U hebt eigenlijk allemaal geconstateerd dat de Europese CEF-subsidie helaas niet is toegekend. Dat was natuurlijk wel een substantieel bedrag. Dus de regio heeft ook gevraagd of wij ze willen helpen om te kijken hoe we de volgende subsidieaanvraag mogelijk tot een goed einde zouden kunnen brengen. Nou, we willen graag met de regio kijken hoe ze dat op een goede manier kunnen doen. Dus ik wil dat heel graag samen met ze oppakken. We hebben natuurlijk wel duidelijkheid nodig van de regio over hoeveel zij zelf in het project willen stoppen als cofinanciering. Ook van het bedrijfsleven in de regio is nog niet duidelijk in hoeverre ze bereid zijn om hier in te stappen. We hebben met elkaar afgesproken dat we kijken waar we elkaar kunnen helpen om duidelijkheid in de plannen te krijgen en dat we elkaar helpen bij het subsidietraject.

Over wat u gezegd heeft over meekoppelkansen wat betreft de Afsluitdijk moet ik zeggen dat dit niet meer aan de orde is, omdat het project van de Afsluitdijk al is aanbesteed. Dus dat kan niet meer. Aan de andere kant is het ook wel weer plezierig want daardoor botst het in ieder geval ook weer niet. De 2023 waarover steeds werd gesproken als benodigd startmoment, had er vooral mee te maken dat de CEF-subsidie eraan gekoppeld was, maar nu die aanvraag toch is vervallen, hebben we waarschijnlijk ook wel ietsje meer tijd.

De heer **Von Martels** (CDA):

U heeft gehoord dat heel veel partijen waarde hechten aan dit project. Mijn vraag richtte zich specifiek op u. Ik vroeg in hoeverre u uw nek wilt uitsteken om dit project tot realisatie te brengen, het liefst voor 2023. Dat er cofinanciering nodig is, weten we allemaal, maar er is ook echt een drive nodig vanuit het ministerie om dit project tot een goed einde te brengen.

De **voorzitter**:

Ja, en dan wordt de Minister natuurlijk aangesproken.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Zeer zeker. In alle eerlijkheid, ik ben graag bereid om ergens mijn nek voor uit te steken, maar niet voor iets wat niet realistisch is. 2023 gaan we gewoon niet meer halen. Daar moeten we realistisch in zijn; dat gaat gewoon niet lukken, maar ik wil wel heel graag met de regio kijken of we het dan mogelijk op een later tijdstip wel voor elkaar kunnen krijgen. Ik denk dat dit belangrijker is dan specifiek aan die 2023 vast te houden, want dat lijkt mij gewoon geen realistisch tijdspad meer.

De **voorzitter**:

De heer Von Martels voor een vervolgvraag.

De heer **Von Martels** (CDA):

Dat antwoord is misschien wel realistisch maar stelt mij ook een beetje teleur, want ik zie nog steeds wel mogelijkheden om dit te bereiken. Dus wat dat betreft hoop ik u dat u zich ervoor wilt inzetten om in ieder geval hetgeen wat u nu nog als een langetermijnopdracht ziet, te bespoedigen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Wij zijn bereid om, zoals ik ook in het overleg met de regionale bestuurders heb aangegeven, met hen te kijken wat er mogelijk is ten

aanzien van de financiering en om ze te helpen in de richting van de Europese subsidieaanvraag enzovoort. Ik kan echter geen ijzer met handen breken.

De voorzitter:

Zag ik mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie die een vraag wil stellen?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

U zag het goed. Op zichzelf ben ik heel blij met de warme woorden die de Minister nu spreekt dat zij echt samen met de regio hiernaar wil kijken. Als ik kijk naar wat ik terugkrijg vanuit de regio, die de afgelopen tijd toch het gevoel heeft gehad dat ze een beetje moest boksen om de prioriteit te krijgen, ook binnen het departement, om hier samen aan te kunnen werken, is mijn vraag of dit betekent dat we een andere koers inslaan en het project echt gaan omarmen, ook vanuit het Rijk. Mag ik de woorden van de Minister zo begrijpen dat we er samen aan gaan werken om dit tot een succes te maken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ga niet de verantwoordelijkheid van de regio zelf overnemen. Als u het zo ook niet bedoelt, dan kan ik aangeven dat wij natuurlijk volwaardig met de regio gaan meedenken over wat er mogelijk is. Maar wij gaan niet de regie overnemen: die ligt echt bij de regio. Nogmaals: ook van hun kant moet er nog wel de nodige duidelijkheid komen.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik denk dat wij elkaar daar wel in verstaan.

De voorzitter:

Dan kan de Minister verdergaan met haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Door de heer Dijkstra is gevraagd: gaat de Minister in gesprek met Amsterdam over de alternatieven voor een fietsbrug over het IJ? Ik begrijp de wens van Amsterdam voor een nieuwe oeververbinding bij het IJ. Ik ben ook niet per se tegen een fietsbrug, maar ik ga natuurlijk wel heel erg staan voor het belang van de scheepvaart. Wij hebben vorige week het AO Scheepvaart gehad en ik wil zeker het belang van de scheepvaart verdedigen. Ik ben daarom voor oplossingen die zowel de scheepvaart als de groei op de weg kunnen ondersteunen. Een tunnel zou wat mij betreft het meest voor de hand liggen. Als het een brug wordt, moet die in ieder geval nautisch veilig zijn. Dan moet heel goed worden gekeken naar de doorvaarthoogte. Ik ben dus niet a priori tegen, maar we houden wel de belangen van de scheepvaart goed voor ogen. Dan kunnen we naar het blokje regio's. De eerste op de stapel is Noord-Nederland. Door verschillende partijen is gevraagd naar de A28 Zwolle–Hoogeveen. Wil de Minister dat traject meenemen in het MIRT-onderzoek naar de A28? Het is al meer gewisseld vandaag: leidend voor de aanpak door het kabinet van de wegen is de NMCA-knelpuntenanalyse. Uit die NMCA blijkt dat in 2030 het traject Amersfoort–Zwolle een knelpunt kan worden, met name bij hoge groei. Dat geldt niet voor het traject Zwolle–Hoogeveen. Het kabinet wil daarom het extra budget dat wij hebben, inzetten op het traject A27 Amersfoort–Zwolle.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Voor zover mijn informatie reikt, stijgt het traject tot aan Hoogeveen, of het eerste stuk na Zwolle, op de lijst van knelpunten binnen de NMCA, ook bij een hoge groei. Volgens mijn informatie zelfs naar plaats 7. Dat is

eigenlijk de achterliggende reden waarom ik mij gerechtigd voel om dit punt hier vandaag aan de orde te stellen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

U hebt het over een scenario met hoge groei. Wij kijken bij alle knelpunten naar de lage groei, want anders komen wij met een heleboel investeringen in andere delen van het land helemaal in de knel. Ik denk dat collega's van u helemaal niet blij zijn als wij van een hoge groei zouden uitgaan. Bij die lage groei komt het dus niet hoog genoeg in de knelpuntenlijst. Vandaar dat wij ervoor kiezen om in te zetten op het stuk Amersfoort-Zwolle. Dan kijken wij hoe een en ander zich in de toekomst ontwikkelt.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik begrijp het antwoord van de Minister, want de NMCA is leidend. Dit gaat echter ook over ontsluiting van het Noorden. Volgens mij is de vraag van de ChristenUnie, maar ook van onze partij vooral om dit mee te nemen in het onderzoek. Nog niet meer dan dat: het gaat nog niet over het uitgeven van geld. Het gaat vooral om de vraag of het de moeite loont om het mee te nemen in het onderzoek, met name voor de ontsluiting van Groningen, Assen en Leeuwarden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Met onderzoek is ook al heel veel tijd en geld gemoeid, dus daar kunnen wij niet lichtvaardig toe besluiten. Ik denk dat dit echt een geval is van keuzes maken. Dit staat niet hoog op de prioriteitenlijst van knelpunten. Wij moeten onze capaciteit en ons geld echt inzetten op de knelpunten waar dat het hardst nodig is. Daar hoort dit niet bij.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dat stelt toch teleur. Er wordt ook in het regeerakkoord gesproken over aanbesteding van het ov. Dat zou ook rondom Zwolle moeten stoppen. Dan lijkt Zwolle een beetje het einde van de wereld te worden, terwijl het voor heel veel mensen die in de regio wonen wel van belang is dat zij goed kunnen blijven doorrijden en goed met de trein kunnen blijven rijden. Meerdere partijen hechten er echt waarde aan om in zo'n onderzoek eens mee te nemen hoe het nu zit. Wellicht gaat Groningen ook nog groeien. Dit staat los van het besluit om nu meteen geld te reserveren. Daar heeft de Minister gelijk in.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter, ik kan niet heel veel anders doen dan het verhaal herhalen. Overigens zijn wij zeker niet de mening toegedaan dat de wereld ophoudt bij Zwolle. Absoluut niet. Kijk alleen al naar wat er in de Port of Zwolle gebeurt. Dat vindt zijn weg naar heel veel andere gebieden. Ik kan alleen maar herhalen dat wij schaarse middelen moeten inzetten, en schaarse menskracht; voor de uitwerking van die onderzoeken hebben we gewoon mensen nodig bij Rijkswaterstaat en het ministerie die dat kunnen behappen. Dan hebben we die capaciteit echt keihard nodig op al die andere belangrijke knelpunten, waar misschien niet u, maar in ieder geval een meerderheid van de Kamer voor is.

Dan kan ik nu overgaan naar Oost-Nederland. Noord heb ik afgerond. Dan kom ik nu bij de aansluiting A1-A30 en A1-A35. Wil de Minister met de medeoverheden de aansluitingen bij Barneveld en Azelo-Buren aanpakken? De A1 is een nationaal knelpunt in de NMCA. Dat staat ook in het regeerakkoord. Diverse wegvakken van de A1 zijn en worden aangepast. De besluitvorming over het tracé bij Hoewelaken, volgens de Tracéwet, is in een eindstadium. De A1 Apeldoorn-Beekbergen is pas opengesteld. Voor de A1-A30 hebben we nu met de regio afspraken gemaakt om samen te gaan investeren. De overige onderdelen van de A1

komen niet als knelpunt naar voren. Het is een beetje hetzelfde verhaal als bij het vorige punt: we kunnen niet alles tegelijk aanpakken. Hoevelaken is bovendien bijzonder ingewikkeld omdat de fasering verschillend is. In Hoevelaken is de Tracéwet al vergevorderd, maar bij de A1–A30 is net het MIRT-onderzoek gestart. Dat is dus eigenlijk niet meer aan elkaar te knopen.

Op de N35 resteren nog verschillende knelpunten. Er zijn signalen van de gemeente Haarle en verschillenden van u hebben gesproken over de doorsnijding van Mariënheem. Kent u de signalen en wilt u de provincie Overijssel vragen om de knelpunten te inventariseren, is er gevraagd, ook door het CDA. We zijn inderdaad bekend met de vragen van de diverse gemeenten. In 2014 heeft het ministerie met de gemeenten en de provincie Overijssel een bestuursovereenkomst getekend om de grootste knelpunten te adresseren. Regio en Rijk hebben samen in totaal 15 miljoen beschikbaar gesteld voor die vraagstukken. We zijn nu nog met de gemeente en de provincie in overleg over de uitvoering van die maatregelen.

Zal ik misschien meteen even doorgaan over Mariënheem, want ik zie dat meneer Van Aalst daar vast over wil beginnen? U had gevraagd: bent u bereid om bij te dragen aan de rondweg bij Mariënheem, want de provincie Overijssel wil cofinancieren? In 2014 is er een bestuursovereenkomst gesloten met Overijssel en de gemeenten om de verkeersveiligheid en de leefbaarheid te vergroten. De veiligheid, leefbaarheid en doorstroming rond Mariënheem worden met andere maatregelen dan een rondweg opgelost. Op dit moment hebben wij in goed overleg, ook met de provincie Overijssel, hiervoor gekozen en zijn er geen extra financiële middelen beschikbaar om een rondweg mogelijk te maken.

De voorzitter:

Dit was het over de N35?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, ik zit even te kijken, maar hier staat eigenlijk hetzelfde op.

De voorzitter:

Het woord is aan de heer Van Aalst van de PVV-fractie.

De heer Van Aalst (PVV):

Gezien de problematiek rond de N35 bij Mariënheem wijs ik op het volgende. We lossen het ene probleem, bij Raalte, op en komen vervolgens terecht in dezelfde bottleneck bij Mariënheem. Dat is een onwenselijke situatie voor schoolkinderen die over moeten gaan steken. Ik hoor de Minister spreken over budget dat zij vrijmaakt voor veiligheidsmaatregelen. Dat zijn heel beperkte en tijdelijke maatregelen. Ik heb begrepen dat nu een goede oplossing voor de komende jaren mogelijk is voor 40 miljoen. De decentrale overheden geven aan dat zij in principe de helft daarvan voor hun rekening nemen. Als ik dan kijk naar het voorbeeld van Utrecht, waar we 168 miljoen doen, dan vind ik dit toch eigenlijk een fooi voor een hele mooie veiligheidsoplossing. Zou de Minister daar toch niet nog een keer naar willen kijken? Het is volgens mij te mooi om waar te zijn en om dit te laten lopen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

In het kader van de verkeersveiligheidsaanpak en knelpunten zullen regio's, provincies en gemeenten opnieuw naar de situatie kijken. We zijn de afspraken die gemaakt zijn in de bestuursovereenkomsten nagekomen. Op het moment dat provincie en gemeenten aanleiding zien om hierop terug te komen in het kader van de nieuwe financiële middelen, kunnen we daar natuurlijk opnieuw naar kijken.

Dan kom ik bij de N50. Door de heer Dijkstra en de ChristenUnie is ook gevraagd «Kunt u werk met werk maken?» Voor de N50 Kampen–Kampen-Zuid is in het notaoverleg MIRT in 2016 een motie aangenomen om het traject te verbreden naar twee keer twee rijstroken. Hiervoor is vanuit de verlenging van het MIRT 5 miljoen beschikbaar gesteld. Ook de provincie stelt 5 miljoen euro beschikbaar. Vorige week in het bestuurs-overleg MIRT heb ik samen met de provincie Overijssel afgesproken dat we samen de veiligheid op het traject Hattemerbroek–Ramspol blijven volgen en met elkaar in gesprek gaan als de verkeersveiligheidsanalyse daarom vraagt. In 2017 plaats ik ten slotte nog filedetectie bij Kampen, zoals ik onlangs in een brief heb aangegeven.

Dan gaan we door naar Zuid-Nederland. De heer Van Aalst heeft gevraagd of de realisatie van de A2 Het Vonderen-Kerensheide niet kan worden versneld nu er extra geld beschikbaar komt. Ik heb vorige week met de regio afspraken gemaakt over een tijdige start van het project in 2022 door een vervroegde inzet van middelen in 2018. De voorbereidingen starten dus al in 2018 en de realisatie zal dan in 2022–2023 zijn. Eerder starten dan in 2018 zal niet gaan.

Er is gevraagd naar het MIRT-onderzoek Weert–Eindhoven. Bent u bereid om 80 miljoen beschikbaar te stellen voor een smart lane op de A2 Eindhoven–Weert? Het afgelopen jaar is binnen het programma SmartwayZ samen met de regio het MIRT-onderzoek A2 Weert–Eindhoven uitgevoerd. Hoewel uit het onderzoek blijkt dat op de A2 congestie optreedt, blijkt uit de NMCA dat er in de regio Zuid-Nederland grotere mobiliteitsknelpunten zijn dan op de A2 tussen Weert en Eindhoven. Het Rijk en de regio hebben daarom in de Programmaraad SmartwayZ de lijn ondersteund om nu geen verkenning te starten voor de verbreding van de A2. De Programmaraad SmartwayZ heeft wel besloten tot uitvoering van een no regret-pakket. Dat klinkt als een pretpakket, maar het is echt heel hard nodig. Hiermee wordt de problematiek op en rond de A2 enigszins verlicht. Een financieel zeer omvangrijke maatregel zoals de smart lanes past niet in het pakket. Aan de hand van periodieke monitoring van de mobiliteitsontwikkelingen wordt bezien waar in de regio de prioriteiten gelegd moeten worden en welke maatregelen gepast zijn.

Even kijken of ik daar nog meer over heb. Waarom wordt er geen verkenning gestart? Dat is eigenlijk dezelfde vraag. De Programmaraad heeft ernaar gekeken en de prioriteiten elders gelegd. Er is wel 3 miljoen voor dat no regret-pakket uitgetrokken en de maatregelen worden gemonitord.

Er is gevraagd of de aanpak op knooppunt Hooipolder kan worden versneld. Ik heb Rijkswaterstaat verzocht om alle mogelijkheden te onderzoeken om de doorstroming op het knooppunt Hooipolder te versnellen. Het huidige beeld is als volgt. Indien de doorstroming op Hooipolder wordt aangepakt voordat de werkzaamheden op de A27 zijn voltooid, dan kan dat leiden tot extra doorstromingsproblemen op de A27 tot op de Keizersveerbrug. De verkeerseffecten worden de komende periode nog kwantitatief doorgerekend in overleg met de provincie. Een geïntegreerde aanpak van deze brug en het knooppunt is wenselijk. In de aanbesteding ga ik de aannemer natuurlijk stimuleren om de aanpak van het knooppunt Hooipolder niet langer dan strikt noodzakelijk te laten duren. Zelfs als Hooipolder in een apart contract zou worden aanbesteed, zal dat geen tijdwinst opleveren. De reden is dat het contract dan niet eerder dan het thans als eerst geplande contract op de markt kan worden gezet, terwijl er wel meer risico's aan zijn verbonden. We hebben er maximaal aandacht voor om het zo snel mogelijk te laten doen. Op dit moment wordt er nog heftig aan gerekend. We proberen in overleg met de aannemer om het zo snel mogelijk te laten doen.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Bedoelt de Minister ook het verkeerslichtvrij maken van het knooppunt Hooipolder? Provinciale staten hebben een motie aangenomen die oproept om met het nieuwe kabinet in gesprek te gaan over het verkeerslichtvrij maken van dit traject. Bedoelt zij dat ook met wat zij net aangaf over de aanbesteding et cetera?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De verkeerslichten gaan voor een deel weg met het project A27 Houten–Hooipolder, want er komt een verbindingsboog van west naar noord. Alle verkeerslichten weghalen zou echter veel te duur worden: tussen de 200 miljoen en 250 miljoen euro. Voor een deel gaan ze weg, maar het is niet te doen om ze allemaal weg te halen.

De PvdA heeft gevraagd of een second opinion kan leiden tot lagere kosten voor de aanpak van het knooppunt Hooipolder. Het kan zijn dat een second opinion leidt tot een lagere raming, maar de kosten voor die aanpak zullen wel substantieel blijven. Vandaar dat we op de lijn blijven waarop we nu zitten. Het is u ook niet te doen om een minimaal verschil. Het CDA vraagt of het geld voor de A27 Houten–Hooipolder niet beter kan worden geïnvesteerd. We zijn het met elkaar eens dat doorstroming op de A27 van groot belang is. Niet alleen de verbreding, maar ook goed functionerende bruggen zijn van groot belang. Door nu vervanging en renovatie te koppelen aan verbreding kunnen we werk met werk maken, waardoor de totale kosten lager worden en de overlast eenmalig zal zijn. Ik ga naar de A58 Tilburg–Breda. Waarom investeer je niet meteen in een derde rijstrook? Dit traject was al als deelopgave binnen het programma SmartwayZ bekeken. Uitgangspunt van dat programma is eerst slimme oplossingen bekijken en pas asfalt als het echt nodig is. Daarom is er een aparte marktverkenning uitgevoerd naar de slimste oplossing A58 Tilburg–Breda. Die laat zien dat voor dit traject een gecombineerde aanpak nodig is. Met alleen slimme oplossingen red je het niet; er moet ook capaciteitsuitbreiding zijn. De NMCA laat zien dat dit traject in de top tien van de knelpunten staat. Daarnaast heeft de regio aangegeven een substantiële bijdrage aan het project te willen verlenen. Op basis van de combinatie van een knelpunt op een belangrijke verbinding naar het zuiden en het oosten, substantiële cofinanciering en het toewerken naar een slimmer vervoerssysteem, hebben we ervoor gekozen om in 2018 een verkenning hiervoor te starten.

De heer Dijkstra vroeg of het voldoende is wat we op de A58 bij Bavel doen. Het kabinet heeft aangegeven te willen investeren om het wegennet klaar te maken voor de zelfrijdende auto. Juist met dit project wil ik graag verkennen of we een slimme oplossing kunnen realiseren om op de toekomst te kunnen inspelen. Ik reserveer samen met de regio zeker ook extra budget om de capaciteit te vergroten, zodat de doorstroming zal verbeteren. Het is nog een verkenning, dus de concrete oplossing is nog niet bekend.

De heer Dijkstra vroeg nog naar de A58 Sint Annabosch–Galder: hoe staat het met de motie-Visser/Hoogland op stuk nr. 26? Dat gaat over hetzelfde traject, A58 Breda–Tilburg. Zoals u in de MIRT-brief hebt kunnen lezen, start er voor dit traject een verkenning met cofinanciering voor de regio. Het voornemen is om in 2018 een startbeslissing te nemen.

Als laatste in dit blokje heb ik een vraag van de heer Van Aalst over de A67 Leenderheide-Zaarderheiken: waarom niet direct verbreding naar twee keer drie rijstroken, maar eerst kijken naar slimme oplossingen? Dan kom ik eigenlijk tot dezelfde beantwoording als bij het vorige punt. Wij willen juist heel graag kijken of ons wegennetwerk klaar is voor de toekomst, voor onder andere die zelfrijdende auto. Dan is dit bij uitstek een plek om te kijken waar wij in bestaande procedures slimme oplossingen kunnen toepassen en niet alleen om standaard reguliere verbredingen uit te voeren. Als uit de verkenning blijkt dat die reguliere verbreding naar twee keer drie nodig is, is daar in principe geld voor

gereserveerd. Maar SmartwayZ betekent: eerst smart kijken of het wel nodig is. Pas als het echt nodig is, gaan wij het doen. Iemand heeft gevraagd of er vanuit Europa nog TEN-T geld beschikbaar is. Er is maar een beperkt budget beschikbaar en wij wegen elk jaar af welke projecten de beste kans maken en die dienen wij in. Dat was dit blokje.

Dan kom ik bij Zuidwest-Nederland. De heer Van Aalst heeft gevraagd naar de verkenning van de A4-Zuid. Uit de NMCA 2017 en het MIRT-onderzoek bereikbaarheid Rotterdam–Den Haag kan worden geconcludeerd dat de realisatie van de A4-Zuid geen prioriteit verdient, omdat er geen prioritair NMCA-knelpunt mee wordt aangepakt. Het is dus niet de meest voordehand liggende oplossing. Er is eerder onderzoek naar gedaan. Er is sprake van een zeer forse ingreep, ook in het landschap, waardoor het een heel duur project zal zijn, met een raming van ongeveer 1 miljard. Dan moet het wel echt duidelijk uit de NMCA naar voren komen voordat wij aan zoiets zouden kunnen denken.

De voorzitter:

Er is een vervolgvraag op dit punt van de heer Van Aalst. Dan is hij bijna door zijn interrupties heen.

De heer Van Aalst (PVV):

De enige vraag die ik had, is: in hoeverre zitten er kosten aan zo'n verkenning? Kunnen wij die verkenning gewoon doen om het in beeld te hebben? Dat zou natuurlijk een oplossing kunnen zijn voor het ontlasten van de ring Rotterdam.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Een allereerste globale schets van wat er zou kunnen en moeten gebeuren, leidt tot die raming van 1 miljard. Omdat het niet als een knelpunt uit de NMCA naar voren komt en gelet op de schaarse capaciteit op het ministerie en bij Rijkswaterstaat, willen wij daar nu niet mensen voor aan het werk zetten, terwijl er zo veel andere belangrijke knelpunten op te lossen zijn.

De heer Dijkstra heeft gevraagd naar de A4 Burgerveen. Er is een verkeersstudie geweest waaruit blijkt dat een lange variant de problemen kan oplossen. Deze lange variant gaat door een gebied met weinig bebouwing, dus ook weinig inpassingsmaatregelen. Daarom heb ik er vertrouwen in dat het beschikbare budget van 50 miljoen een redelijk bedrag is voor die oplossing. Er is nog geen officiële raming door Rijkswaterstaat. Mogelijke aanvullende maatregelen naast die derde rijstrook zijn nog niet in beeld.

Voor de A4 Leiden is een aantal voorstellen gedaan om de belijning aan te passen. Het kost € 60.000 om die aan te passen. Er is gevraagd of ik hiernaar kan kijken. Deze zomer is de Kamer geïnformeerd over de optimalisaties van de A4 die bij Leiden mogelijk zijn. Effectieve maatregelen die de doorstroming op korte termijn licht verbeteren, waaronder die belijning, zijn al uitgevoerd. Voor de langere termijn is een startbeslissing genomen voor de verkenning A4 Burgerveen–Leiden. Natuurlijk blijven wij steeds zoeken naar slimme en effectieve oplossingen.

De heer Van Aalst heeft gevraagd waarom er sprake is van een marge in de planning van twee jaar voor de A4 Leiden–Den Haag. Ik ga ervan uit dat hij de werkzaamheden aan de A4 in het kader van het realisatieproject RijnlandRoute bedoelt. De bandbreedte is op zich een standaardbandbreedte die we toepassen bij MIRT-projecten. Bij het opstellen van een probabilistische of, in gewoon Nederlands, waarschijnlijke planning worden risico's ingeschat waaraan een kans op optreden kan worden gekoppeld, met een ingeschatte vertraging. Er is dus altijd sprake van dit soort marges in de planning.

De heer Dijkstra vroeg of ik bereid ben om een verkenning naar de A12 Gouda–Harmelen te starten. Uit de NMCA komt het stuk tussen Gouda en Oudenrijn naar voren als knelpunt in 2030. Dat wil zeggen: bij lage economische groei, zeg ik er maar weer bij. De A12 staat ook in het regeerakkoord. Het knelpunt staat nog niet zo hoog in de file-top 50, maar we zijn van plan om een deel van het extra budget in te zetten voor maatregelen op dit traject. Ik zal nog deze kabinetsperiode een formele procedure opstarten, maar wanneer precies moet nog worden gezien, in samenhang met bijvoorbeeld de A20.

Dan ga ik meteen naar de A20 Nieuwerkerk–Gouda. De heer Van Aalst vroeg wanneer de realisatie is voltooid en hoeveel rijstroken erbij komen. Is het niet slimmer om naar 2x4 te gaan? Er loopt een verkenning met een voorkeursbesluit in 2018. Dat is dus al heel voortvarend. Dan kunnen we in 2023 starten met de realisatie. In elk geval komt er 2x3 tussen Nieuwerkerk en Gouda. Nu is dat 2x2. Daarnaast komen er aanvullende maatregelen, wellicht ook met betrekking tot aansluiting met het onderliggende wegennet. 2x4 lost niet veel op, omdat de aansluitende wegvakken ook niet 2x4 zijn. Dan zou je weer nieuwe flessenhalzen krijgen.

Ik kom bij het blokje Noordwest-Nederland: Zaandam, Purmerend en de corridorstudie A7/A8. Kunnen de spitsstroken naar volwaardige rijstroken? Wanneer zou dat mogelijk zijn, vraagt de heer Van Aalst. Voor dit traject loopt er een verkenning, de corridorstudie A7/A8. De maatregel spitsstroken omzetten naar volwaardige rijstroken wordt meegenomen in de corridorstudie Amsterdam–Hoorn. In oktober 2018 zal duidelijk worden welke maatregelen precies kunnen worden uitgewerkt in het tracébesluit. Daar wordt dus naar gekeken.

De heer Laçin vraagt... Kijk, hier komt de Coenbrug! Ik dacht al, waar is-ie gebleven? U hoeft dus niet te wachten tot de tweede termijn. Hij zit gewoon in het lijstje wegnummers verstopt. We hebben het hier niet over E-nummers, maar over A- en N-nummers. Er is sprake van enorme uitstoot en geluid, merkte de heer Laçin op. Kan de Minister toezeggen dat zij poolshoogte neemt van de problematiek? Er is een motie-Smaling/Visser die in uitvoering is. Deze motie heeft betrekking op de Coenbrug op de A8. Bij de Coenbrug wordt door omwonenden overlast ondervonden als gevolg van het dreunen van de stalen brug. Rijkswaterstaat onderzoekt of er maatregelen zijn die in de situatie daar toepasbaar zijn. Begin 2018 zal er meer bekend zijn over de oorzaken, oplossingsrichtingen en de kosten. Dan zal ik de Kamer ook graag nader informeren.

Overigens geldt wat de luchtkwaliteit betreft dat er ter hoogte van de Coenbrug wordt voldaan aan de grenswaarde voor de luchtkwaliteit. Over het geluid kan ik de Kamer dus begin 2018 de resultaten van het onderzoek melden.

De heer Von Martels...

De voorzitter:

Sorry, meneer Laçin, we waren net de toezegging aan het noteren. Ik geef u het woord.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Ik ben blij met de toezegging, maar om precies te zijn wil ik eraan toevoegen dat het ook gaat om het deel van de A8 dat door de woonkern van Koog aan de Zaan gaat. Wordt dat daarin ook meegegenomen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat kan ik niet meteen overzien, maar ik zal het als aandachtspunt meegeven.

Dan kom ik bij de vraag van de heer Von Martels.

De voorzitter:

Ik zie dat er nog een vraag is; twee zelfs. Dan geef ik eerst het woord aan de heer Von Martels van de VVD-fractie. Aan u het woord, meneer Von Martels. Of heeft u niet om het woord gevraagd?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik wil iets gaan zeggen in de richting van de heer Von Martels.

De voorzitter:

Ik zag hier mensen die iets wilden zeggen, maar dat waren de leden van de VVD-fractie. Gaat u eerst maar uw antwoord geven, Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Iedereen telt zijn aantal interrupties. U vroeg naar de gevolgen van het UNESCO-besluit. Zijn er andere wegen bij de stelling en wat gaat de Minister doen? Het rapport van ICOMOS, de adviseur van UNESCO, wordt nader bestudeerd. Er zijn ook vervolgvragen aan hen gesteld. Het voortouw ligt bij het Ministerie van OCW. Collega Van Engelshoven is daarmee aan de slag. De A1, A7, A8 en A9 zijn alle rijkswegen in de nabijheid van de Stelling van Amsterdam. Bij wegverbredingen is in het verleden steeds gezocht naar creatieve oplossingen waarbij de uitbreiding van de bestaande infrastructuur zo goed mogelijk werd ingepast. Ook in de toekomst zullen we dus met elkaar moeten zoeken naar oplossingen die de bereikbaarheid verbeteren en tegelijkertijd rekening houden met het cultureel erfgoed. Hoe dat precies gaat uitpakken en wat de exacte motiveringen zijn, moet we nog even afwachten, maar de collega van OCW is daarover nu in eerste instantie in gesprek met de onderzoekscub van UNESCO. Ook de heer Dijkstra heeft gevraagd of ik bereikbaarheid of het werelderfgoed belangrijker vind. De inzet is om beide goed in stand te kunnen houden.

Op de vraag over voldoende aansluiting op de A10, gezien de woningopgave in Amsterdam, heb ik in vorige blokjes al antwoord gegeven. Met de regio hebben we geconstateerd dat het van belang is om het in samenhang te bekijken in het gebiedsgerichte programma. De relatie tussen de ring A10, de aansluiting op de A10 en de invulling van de woningbouwopgave moet daarbij in gezamenlijkheid worden bekeken. Er is afgesproken om tot februari 2018 de tijd te nemen om onder andere de spelregels en de wederkerigheid verder uit te werken. De ring A10 staat nadrukkelijk op mijn vizier, zeg ik in de richting van de heer Dijkstra. Hij vroeg ook nog of op de A27 tussen Almere en Eemnes spitsstroken mogelijk zijn uit cofinanciering. Het aanpakken van dit traject van de A27 heeft ook volgens de NMCA geen prioriteit. In het MIRT Onderzoek Oostkant Amsterdam is wel afgesproken dat de aanpak van deze weg als maatregel kan worden afgewogen binnen de programma's voor de regio Amsterdam en de regio Utrecht. Ik zal dit daarom samen met de regio gaan doen en er in het voorjaar van 2018 verder met de regio's over spreken. Ook dit maakt onderdeel uit van een integraal adaptief ontwikkelperspectief; dat rijmt ook nog mooi.

Mevrouw Kröger vroeg of de Minister het besluit over de A27 kan terugdraaien. De aanpak van de ring Utrecht is zeer belangrijk voor de doorstroming op het hoofdwegennet, want Utrecht is de draaischijf van Nederland. De aanpak van die weg is opgenomen in het regeerakkoord. De NMCA laat zien dat zelfs met de aanpak van deze ring de problemen op het hoofdwegennet daar nog niet helemaal opgelost zijn. We moeten dit dus zeker niet nalaten.

Dan het laatste punt in dit blokje: het tunneldoseren bij de Leidsche Rijntunnel in Utrecht. Over de toepassing van het tunneldoseren zijn bestuurlijke afspraken gemaakt. Daarnaast is het tunneldoseren noodzakelijk om aan de wettelijke veiligheidsnormen te kunnen voldoen. Ik moet daar dus wel aan vasthouden. Tunneldoseren heeft een negatief effect op

de doorstroming bij de Leidsche Rijntunnel. In het afgelopen jaar zijn de optimalisatiemogelijkheden voor het tunneldoseren bij de Leidsche Rijntunnel onderzocht. Ik zal u zeer binnenkort per brief nader informeren over de uitkomsten van dit onderzoek. Ik weet niet of we dit voor de kerst nog redden, maar in januari kunt u die brief zeker tegemoet zien.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Sienot van D66 hierover een vraag heeft.

De heer Sienot (D66):

Zeker, mevrouw de voorzitter. De Minister bouwt haar toren blok voor blok. Ik weet even niet waar ik nu ben in die toren. Ik gooi hem er daarom nu toch maar in. Ik vroeg naast de NRU ook naar U-net, specifiek wel over dat programma, even los van de NRU.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

In het kader van de tijd: de Staatssecretaris zal iets over U-net zeggen.

De heer Sienot (D66):

In z'n geheel?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

In z'n geheel.

De heer Sienot (D66):

Oké.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Wij spreken met één mond.

Ik kom bij het laatste blokje, de goederenvervoercorridor. De heer Dijkstra heeft gevraagd of de Minister ervoor kan zorgen dat het verkeerskundig onderzoek op de A15 niet te veel in een procedureoplossing terechtkomt. Ik heb met de regionale partijen een heel goede vergadering gehad, waarbij we voor het eerst bij elkaar hebben gezeten met de bestuurders langs de hele corridor. Ook het Havenbedrijf Rotterdam was daarbij aanwezig. Het was een heel goede eerste keer en ik denk dat dat heel veel perspectief biedt voor de toekomst en voor een heel goede gezamenlijke aanpak. Met die regionale partijen hebben we afgesproken om voor de zomer van 2018 een brede MIRT-verkenning te starten voor de A15, waarvan in ieder geval het NMCA-knelpunt Gorinchem–Papendrecht onderdeel uitmaakt. Hiervoor wordt vanuit het Rijk nog eens maximaal 100 miljoen vrijgemaakt, bovenop de 200 miljoen die het Rijk al beschikbaar had gesteld. Het verkeersonderzoek op de A15 gebruik ik als input voor die verkenning A15. Op basis van het verkeersonderzoek A15 Maasvlakte–Duitse grens wordt de scope voor de MIRT-verkenning bepaald. Binnen deze verkenning kijk ik dus ook naar kortetermijnoplossingen waarmee sneller en niet via die procedure gestart kan worden.

De voorzitter:

Daar is een vraag over van de heer Laçin van de SP-fractie.

De heer Laçin (SP):

Een heel korte vraag, als toevoeging, maar het kan ook zo zijn dat de Staatssecretaris hierop gaat reageren. Wij hebben gevraagd of in die verkenning ook mogelijkheden voor openbaar vervoer per spoor worden meegenomen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Op het openbaar vervoer komt de Staatssecretaris terug.

Er was ook nog een vraag die we vergeten waren en die betrekking heeft op de N59, dus niet specifiek op het goederenvervoer. Is de Minister bereid om een financiële bijdrage te leveren aan de N59 om de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid op dat traject te verbeteren? Daarop is het antwoord dat de regio 10,4 miljoen beschikbaar heeft gesteld voor maatregelen voor doorstroming en duurzaamheid en daarnaast bijdraagt aan maatregelen voor verkeersveiligheid. Ik heb een financiële bijdrage van 5 miljoen toegezegd, specifiek voor verkeersveiligheidsmaatregelen. De effecten van die getroffen maatregelen gaan we dan heel goed monitoren, uiteraard in het kader van de verkeersveiligheid maar ook in het kader van de doorstroming. Daar gaan we zo spoedig mogelijk mee aan de slag.

Ik ben hiermee door mijn mapjes heen, voorzitter.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de leden. Zijn hun vragen aan de Minister allemaal zo'n beetje beantwoord? Ik heb geprobeerd om het bij te houden en ik denk dat bijna alles wel aan de orde is geweest. Anders komt dat misschien nog in de tweede termijn. Ik zie dat er toch nog een vraag is van de heer Dijkstra. Als er straks ook nog een restvraag is voor de Staatssecretaris, misschien ook van leden die nu al door hun interrupties heen zijn, bied ik daar wel gelegenheid voor, want het lijkt mij belangrijk dat alle vragen zo veel mogelijk in de eerste termijn worden beantwoord.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Hebben we vier vragen per bewindspersoon of in totaal? Ik ga uit van het eerste.

De voorzitter:

Nee, het was in totaal. Daar hebben de leden ook best wel rekening mee gehouden, maar ik gaf zojuist aan dat ik daar wel wat ruimer in wil zijn, want het is een beetje jammer als in de eerste termijn niet zo veel mogelijk vragen worden beantwoord.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik zou er nog één willen stellen aan de Minister en ik denk straks nog wel een stuk of drie aan de Staatssecretaris.

De voorzitter:

U kondigt dat alvast aan. Laten we dan ook eerst even kijken of uw collega's hun vragen kunnen stellen, want die hebben allemaal wel rekening gehouden met die vier interrupties. We moeten dus zorgen dat dat alsnog goed gaat komen. Dat wil ik wel even aan u meegeven.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het sneeuwt; we zitten allemaal dus nog wel even binnen hier. Ik wil graag nog even een verduidelijking, want het ging best wel rap. Complimenten daarvoor, maar kan de Minister de A20 en de A12 er nog even bij pakken, met name de A12? Ik hoorde u zeggen, Minister, dat die niet hoog scoort, maar op lange termijn wel. Ik heb hier de NMCA van de wegen. In 2030 staat de A12 in een laag scenario op de tweede plek. Hij staat op de eerste plek in het hoge scenario en als we verder kijken, naar 2040, staat hij ook iedere keer op nummer 1. Iedere keer gaat het om het traject Gouda–De Meern: Gouda–De Meern, Gouda–Harmelen en Gouda–De Meern. Misschien heb ik het verkeerd om gezegd, waardoor de weg om die reden niet goed terugkomt, maar het stuk Gouda–De Meern komt iedere keer goed terug. Natuurlijk is de weg daar al heel breed en natuurlijk hebben wij een onderliggend wegennetwerk, maar ik ben benieuwd wat wij daar nog meer kunnen doen. Wat voor soort verkenning is daar mogelijk?

De Minister noemde de A12 ook in aansluiting met het stuk Gouda–Nieuwerkerk, of Nieuwerkerk–Gouda. Ik ben benieuwd of daar eventueel een versnelling in zit, want met dat stuk is al een aanvang gemaakt. Als de Minister die twee trajecten nog even kan toelichten, ben ik helemaal blij.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De verkenning over de A20 bij Nieuwerkerk loopt momenteel, met een voorkeursbesluit in 2018, zoals de heer Dijkstra al zei. In hoeverre daar nog een versnelling mogelijk is, weet ik niet à la minute. Als de heer Dijkstra dat goedvindt, kom ik in tweede termijn nog even terug op zijn vragen.

De voorzitter:

Prima. Dan is het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Voorzitter. Ik dank de Kamerleden voor de door hen gestelde vragen. Ik hoop natuurlijk dat de beantwoording dermate naar tevredenheid zal zijn dat er geen vragen meer overblijven. Mocht er echter toch nog een enkele vraag zijn, dan ben ik graag bereid om die te beantwoorden.

Een belangrijk onderdeel van de discussie van zo-even met de Minister ging om de vraag of wij alles uit het regeerakkoord kunnen realiseren. In het regeerakkoord zijn naast miljarden voor wegen ook een miljard voor spoor en ov beschikbaar en 100 miljoen voor fietsinfrastructuur en parkeervoorzieningen. Het slechte nieuws is dat wij ondanks dit extra geld niet alles zullen kunnen doen. Wij zullen – daarvoor zijn dit soort debatten ontzettend van belang – met elkaar heel scherp moeten bekijken wat wij doen. Ik meen dat het de heer Dijkstra was die zei dat hij het liefst alles zou doen. Ook ik zou het liefst alles doen, zeg ik tegen hem, te beginnen met alles wat genoemd is in het regeerakkoord. Maar daarnaast worden wij, net als de fractie van de heer Dijkstra, vaak benaderd door bestuurders uit de regio voor projecten waarvan wij zeggen: als wij het geld zouden hebben, zouden wij die graag ook nog willen uitvoeren. Als wij echter dit geld niet hebben, zullen wij met elkaar moeten bekijken hoe wij het beschikbare geld zo goed mogelijk kunnen besteden. Dat betekent het maken van slimme keuzes. Het betekent ook dat wij heel integraal moeten kijken. Samen met de Minister bekijk ik nu al in een programma wat er nodig is om in een bepaalde regio de knelpunten effectief op te lossen.

De potjes zijn verdeeld, zoals de Minister terecht heeft gezegd. Dat is opgenomen in het regeerakkoord. Dat betekent natuurlijk niet dat wij vanuit die potjes niet goed moeten nadenken over wat wij kunnen bijdragen aan integrale oplossingen die ook op de lange termijn een duurzaam perspectief op mobiliteit bieden. «Duurzaam» is dan bedoeld in die zin dat het blijvend bijdraagt aan een betere doorstroming en dat er blijvend voor wordt gezorgd dat al die reizigers, of zij nu kiezen voor de fiets, de auto, de trein of de tram, zo snel mogelijk van A naar B gaan. Dat is immers wat zij willen en dat is ook wat wij met elkaar willen.

Het kabinet heeft geen glazen bol, zoals zojuist al aan de orde kwam in het debat met de Minister. Die glazen bol hebben wij geen van allen. Zelfs de rapporten waarover wij beschikken, zijn gebaseerd op voorspellingen. Het is echter belangrijk om in al die programma's – daarom is een programma-aanpak heel nuttig – te blijven nadenken, te blijven bekijken wat er gebeurt en te blijven bijstellen. Dat heet met een duur woord «adaptief», maar dat betekent gewoon dat wij de ogen niet sluiten op het moment dat wij met elkaar een bepaalde kant kiezen. Daarom ook is de samenwerking met de regio's zo ontzettend belangrijk, als wij dit op een goede manier willen oplossen. De Minister en ik hebben twee dagen lang elke keer een hele middag met regionale bestuurders gekeken naar de problematiek in hun regio. Wij verheugen ons allebei heel erg op de

samenwerking met al die gedreven bestuurders, die er ook alles aan willen doen om in hun regio te zorgen voor zo veel mogelijk doorstroming en het nuttig besteden van het belastinggeld.

Mevrouw Kröger stelde een vraag over het Toekomstbeeld OV in relatie tot het MIRT. De uitwerking van dat toekomstbeeld stelt ons in staat om vanuit een gezamenlijke visie invulling te geven aan het toekomstig netwerk en te bepalen wat de meest passende duurzame oplossingen zijn. Uiteindelijk moeten die in totaliteit leiden tot een samenhangend pakket van nieuwe investeringen. In het Toekomstbeeld OV gaan wij de NMCA toetsen aan nog uit te werken langetermijnopties voor het ov-netwerk voor alle modaliteiten. Ook het Toekomstbeeld OV wordt geïntegreerd in een samenhangende aanpak per regio. Voor de grote steden hebben wij een programmatische aanpak en daarin wordt dit punt uiteraard heel nadrukkelijk meegenomen.

De heer Sienot van D66 vroeg: hoe gaan we die samenhang bereiken tussen de modaliteiten? Dat gaat eigenlijk een beetje om wat ik hier al heb gezegd: extra aandacht hiervoor in de programma-aanpak voor in en rondom de grote steden en daarnaast de kortetermijnaanpak voor slimme en duurzame mobiliteit. Daarbij gaat om het goed en het zo goed mogelijk benutten van wat we al hebben. Uiteindelijk gaan we natuurlijk naar de omvorming tot het Mobiliteitsfonds, waarbij al in de financiering, dus in de reserveringen in de begroting, de mobiliteit in plaats van de modaliteit centraal komt te staan. De Minister en ik zien dat dat een echt nieuw kader zal zijn voor de komende jaren en daarna. We vinden het zo belangrijk om die spelregels echt goed uit te werken, met alle betrokken partijen, dus met de bestuurders en daarna met u als Kamer, omdat we zo met elkaar nieuwe spelregels gaan bepalen voor die belangrijke infrastructuurinvesteringen in de jaren daarna.

Mevrouw Van der Graaf vroeg of ik een overzicht kan geven van de knelpunten op het regionale spoor. Dat is een heel logische vraag. We moeten natuurlijk niet alleen naar de Randstad kijken, maar ook goed naar de regio, voordat we op basis van een vergelijking kunnen zien waar we het geld zo goed mogelijk kunnen inzetten. Ik heb goed en slecht nieuws. Nee, eigenlijk is het alleen maar goed nieuws. De knelpunten zijn begin 2017 geïnventariseerd. Uit die analyse blijkt dat, mede dankzij maatregelen uit programma's zoals Beter Benutten voor het decentrale spoor, op gedecentraliseerde spoorlijnen geen knelpunten worden verwacht om de verwachte vervoersgroei tot 2030 of 2040 op te kunnen vangen. Op zich is dat dus goed nieuws, in de zin dat we hopen dat het daar allemaal goed loopt. Maar laten we de ogen niet sluiten. Als daarvoor reden zou zijn, bijvoorbeeld bij de uitwerking van het Toekomstbeeld OV, zouden we samen met de regio's kunnen bekijken of zij dat beeld nog steeds delen en of we geen dingen over het hoofd zien; anders moeten we die knelpunten natuurlijk goed meenemen. Natuurlijk ben ik graag bereid om dat nadere gesprek en de resultaten ervan met de Kamer te delen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Nog even iets over het Toekomstbeeld OV en hoe dat samenhangt met het MIRT. Ik had zo'n vraag over de integrale aanpak eigenlijk al aan de Minister gesteld. Dat blijft voor mij niet helemaal duidelijk. Ik ga proberen om dit te vertalen in hoe het overkomt; misschien kan dat dan gecorrigeerd worden. We zeggen dus eigenlijk dat we een integrale aanpak willen en dat we willen werken vanuit een toekomstbeeld van hoe het zou moeten zijn, bijvoorbeeld klimaatneutraal. Die dingen zijn dan tot 2030 of 2050, maar tot 2030 doen we alles op de oude manier via de NMCA en liggen die gelden vast. Eigenlijk blijft mijn vraag hoe het Toekomstbeeld OV na dit overleg, bij wijze van spreken vanaf morgen, leidend gaat worden in die omslag naar duurzaam vervoer.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik dank mevrouw Kröger voor deze vraag om verheldering op dit punt. Inderdaad is dit ingewikkeld als je daar niet, zoals wij, al twee weken mee bezig bent. We hebben dat Toekomstbeeld OV. We hebben de analyse van de NMCA. Daarin zien we dat het, met name rondom een aantal grote steden, echt heel erg gaat vastlopen als we niets doen. In de verwachte vervoersstromen zie je dat het niet alleen op de weg zal vastlopen, maar ook op het fietspad en ook in het ov. We zullen dus en-en-en-en nodig hebben. We zullen dus én in het ov aan de slag moeten, dus met de verbinding tussen de grote steden. We zullen én in het regionale en stedelijke ov aan de slag moeten. We zullen én op de weg aan de slag moeten. We zullen ook fietsenstallingen bij stations en fietsensnelwegen nodig hebben. We zouden allemaal graag alles willen doen, maar dat kan niet; we zullen in al die modaliteiten moeten prioriteren. Aan de potjes, zoals ze in het vorige MIRT en al decennialang waren, is nu niks veranderd. Er is dus tot 2030 nog steeds een budget voor wegen. De Minister kan bepalen wat zij uit dat potje gaat bijdragen aan de knelpunten in bijvoorbeeld de regio Rotterdam–Den Haag. Voor mij geldt hetzelfde: vanuit de pot «spoor» ga ik steeds kijken wat ik kan bijdragen aan een integrale oplossing, waarbij we begrijpen dat we en-en-en nodig hebben en er ook voor moeten zorgen dat die puzzelstukjes goed in elkaar moeten passen. Maar het feit dat er aparte potjes zijn waar we uit putten, betekent niet dat het eindplaatje geen puzzel moet zijn waarvan de stukjes goed in elkaar passen. Zo past het Toekomstbeeld OV daar dus ook in. Dat past in dat totale beeld dat we met elkaar gaan maken. Dat gaan we maken doordat we bijdragen doen vanuit «wegen», vanuit «spoor», vanuit «ov», vanuit «fiets», vanuit de regio, cofinanciering. Die moeten daar allemaal aan bijdragen. Ik hoop dat dat het helder heeft gemaakt.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Nou, wat het verheldert is dat we binnen de kaders van het huidige regeerakkoord vast blijven zitten aan die verkokering. Het eindpunt van het Toekomstbeeld OV is me duidelijk. Dat is in ieder geval een stap in een visie. Maar de NMCA dwingt ons natuurlijk om naar knelpunten te kijken, zonder dat er een visie ligt over we hoe we tot een klimaatneutraal mobiliteitspakket komen in 2050. Maar goed, deze wens is duidelijk uitgesproken door de Staatssecretaris. De Minister heeft ook gezegd dat we eraan moeten werken hoe we de integrale afweging, inclusief «klimaatneutraal», gaan maken. Ik hoop dus dat de Kamer daarover snel geïnformeerd wordt.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Nu knoopt mevrouw Kröger er nog wat anders aan vast, wat even reëel is, namelijk dat we bij dat hele vervoer, dat we met elkaar zo soepel mogelijk willen laten verlopen – laat ik het zo dan even samenvatten – ook nog een grote klimaatopgave hebben. Ook in het vervoer moet de uitstoot namelijk omlaag. Ik kom daar later nog op terug. Dat krijgt in de uitwerking die door Minister Wiebes wordt gemaakt, nog een verdere concretiseringslag. Ook het vervoer zal een bijdrage moeten leveren in het verlagen van de CO₂-uitstoot. Hoe meer we gezamenlijk op pad zijn, hoe groter die uitdaging wordt. Maar we gaan dat wel doen, want alle sectoren moeten een bijdrage leveren, ook het transport. Dat maakt de uitdaging groter, maar niet anders.

Ik was gekomen bij het laatste puntje van mijn inleiding. Ik wilde even stilstaan bij het feit dat in de dienstregeling 2018 vanaf zondag de eerste stap van PHS is opgenomen, dat wil zeggen: spoorboekloos rijden. Ik besef dat vandaag, op een dag met deze sneeuw, spoorboekloos rijden een wat andere betekenis heeft. Koning Winter en code rood veranderen toch een beetje de setting waarin we hiermee starten. Ik kreeg net een appje van thuis met de vraag: «Is die code rood over een kwartiertje voorbij? Dan neem ik de volgende bus». Ik denk dat we er toch ernstig

rekening mee moeten houden dat het echt nog een tijdje duurt en dat dit een uitdaging zal zijn voor zowel de weg als het spoor en de bussen, zelfs al lopend en fietsend. Code rood is gewoon serieus. Laten we zorgen dat iedereen op tijd naar huis kan. Maar goed, dat hoogfrequent spoor is wel heel mooi. Het is heel mooi als je elke tien minuten met een IC-trein tussen Amsterdam, Utrecht, Den Bosch en Eindhoven kunt rijden. Ik ben daar geweest. Ik heb daar een werkbezoek gebracht. Het is indrukwekkend om te zien. De conducteurs hebben minutenkaartjes, secondenkaartjes ongeveer, om op tijd te vertrekken. Dan weet je: is de ene trein te vol of mis ik hem net, dan kan ik zo in de volgende stappen. Ik hoop dat we dat ook snel kunnen uitbreiden naar volgende trajecten.

Ik kom op een aantal, wat ik noem, specifieke onderwerpen. Daarna ga ik alle regio's nog af. Bij de specifieke onderwerpen kom ik terug op lightrail, internationale treinen, overwegen, Mobility as a Service en innovatie, de fiets, klimaat en geluid.

Het eerste onderwerp is de mogelijkheid van lightrail in de Metropoolregio's. Er waren vragen van de leden Sienot, Kröger en Laçin. Er werd gevraagd: wat gaat u doen aan lightrail in de Metropoolregio's en hoe gaat u dat financieren? Uit de NMCA blijkt dat het gebruik van metro- en lightrailproducten sterk groeit. Van belang is dan ook dat er in 2018 een aantal belangrijke verbinding in gebruik wordt genomen. De Noord/Zuidlijn in Amsterdam, de Uithoftram in Utrecht en de metro Rotterdam–Hoek van Holland. In de binnensteden liggen grote bereikbaarheidsopgaven; dat de mobiliteit verder toeneemt en er een rol voor het ov is weggelegd. In het kader van de uitwerking van het Toekomstbeeld OV – daar komt hij weer, mevrouw Kröger – zal ik daarom ook de opties voor lightrail meenemen. De uitwerking zal met de ov-sector, regio's en ProRail plaatsvinden. Dan gaan we ook in kaart brengen welke verbindingen nou precies kansrijk zijn, want ook voor lightrail geldt dat het geen doel op zich is. Als dat de beste oplossing is voor het probleem dat we zien, dan gaan we dat doen, maar ook andere oplossingen moeten we natuurlijk goed bekijken. Daarbij zijn natuurlijk ook de prioriteitsstelling en de cofinanciering van de regionale overheden van groot belang. Het ov moet ook in samenhang met de verstedelijking worden bekeken. Er is net ook met de Minister over gesproken. Gelukkig hebben we tijdens het BO MIRT gezien dat we een heel goede samenwerking hebben met de Minister van BZK. Die ziet ook heel duidelijk in dat het uitbreiden van woonlocaties of het aanleggen van nieuwe industrieterreinen gepaard moet gaan met het kunnen ontsluiten van die gebieden. Ook op dat gebied hebben we dus een goede samenwerking.

Voorzitter, volgens mij wil de heer Ziengs hier nog een aanvullende vraag over stellen.

De voorzitter:

Dat kan hoor. De heer Ziengs, VVD.

De heer Ziengs (VVD):

Ik zat een beetje in de dode hoek van de voorzitter, om maar in termen van vervoer te spreken. Ik heb ook een vraag gesteld over de lightrail en de inzet van het normale spoor. Lightrail kun je ook inzetten op het normale spoor. Daar hoor ik de Staatssecretaris niet over in haar beantwoording. Daarom bevroeg ik haar daar nog nader op. Voorzitter, ik hoop niet dat dit als een interruptie geldt.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

U zat niet in mijn dode hoek. Misschien verzacht dat het leed. Ik zal daar zeker naar kijken. Als we geen extra spoor hoeven aanleggen, maakt dat een lightrailverbinding natuurlijk sneller interessant. Maar het moet ook wel kunnen binnen de bestaande dienstregeling en veiligheidsmarges,

met de treinen die al van dat spoor gebruikmaken. Laten we vooral eerst breed verkennen, voordat we dingen laten afvallen.

Er is gevraagd wat ik ga doen aan lightrail in de Metropoolregio's en hoe ik dit ga financieren. Dat was nog een aanvulling op dit punt. Volgens mij heb ik dit al gezegd. Cofinanciering is een belangrijke factor.

Mevrouw Kröger heeft gevraagd waarom er niet wordt ingezet op betere internationale treinverbindingen op de korte termijn. Zij heeft gezegd dat we al het geld dat gereserveerd is voor Lelystad, mogen steken in Schiphol, onder de grond. Vanuit duurzaamheid is het natuurlijk zeker een interessante gedachte als we reizigers kunnen verleiden. Ze moeten er echter altijd nog zelf voor kiezen om met de trein te gaan in plaats van met het vliegtuig. Met onze buurlanden en de Nederlandse provincies aan de grens zet ik me in voor het aantrekkelijker maken van het grensoverschrijdende spoorvervoer.

Ik ben echter bang dat we zelfs met het geld dat we gereserveerd hebben voor Lelystad niet zo ver komen als mevrouw Kröger hoopt. De kosten van het opwaarderen van de ICE-trein naar Berlijn zijn bijvoorbeeld meer dan 1 miljard. Binnen de prioriteitsstelling van alles wat we willen doen, valt dit dan al snel af. Dat gaat echt heel veel geld kosten. Wat we wel kunnen doen, is met een aantal andere maatregelen de trein aantrekkelijker maken. Ik ga daar natuurlijk ook het gesprek over aan met de Duitse collega's. Ik heb al eerder toegezegd aan het CDA dat ik u zal informeren over de stand van zaken rond de verschillende grensoverschrijdende verbindingen. Ik zal bekijken welke concrete stappen we kunnen nemen om die verbindingen beter te maken, en daarmee aantrekkelijker.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger heeft een vervolgvraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dit kwam ook al aan de orde bij het begrotingsdebat. Naar ik mij herinner, heeft u onze motie hierover overgenomen. Mijn vraag is om hier nog wat dieper op in te gaan. Het gaat erom dat je zowel op de verschillende trajecten bekijkt hoe je die met kleinere investeringen aantrekkelijker kan maken, maar ook welke andere beleidsmatige middelen ingezet kunnen worden. Het gaat dus om een analyse. Ik heb het gekoppeld aan die top 20, eigenlijk omdat de baas van Schiphol dat zelf heeft gedaan. Die zei: we hebben een aantal vliegbestemmingen die prima per trein zouden kunnen. Ik wil per bestemming een analyse van wat er nodig is om het perspectief voor de reiziger aantrekkelijker te maken. Uiteraard is het uiteindelijk de keuze van de reiziger, maar het is wel goed als duidelijk is wat ervoor zorgt dat de keuze zo uitvalt dat de trein een echt alternatief is

Staatssecretaris Van Veldhoven:

De baas van Schiphol hoeft natuurlijk niet het investeringsgeld erbij te leggen als hij de suggestie doet om die twintig verbindingen aantrekkelijker te maken. Als we generiek kijken naar wat het aantrekkelijker maakt, is daar wel een rode draad in te vinden. Mevrouw Kröger heeft mij bij de begrotingsbehandeling, nog maar kortgeleden, gevraagd met een analyse te komen. Ik zou me, als zij daarmee kan instemmen, kunnen voorstellen dat ik die analyse eerst ga maken, zoals toegezegd bij de begroting. We kunnen daarna bekijken wat er eventueel nog voor restvragen bij zijn. Ik zal dan ook kijken wat we meteen mee kunnen nemen van de uitspraak van de baas van Schiphol. Ik wil wel een winstwaarschuwing geven aan mevrouw Kröger: een volledige analyse van twintig trajecten gaan we misschien niet halen. Ik wil me richten op de voor Nederland echt kansrijke verbindingen, want door de oogharen heen weten we natuurlijk al wel waar de kansen liggen en wat we nog kunnen verbeteren. Een van die kansrijke verbindingen is Groningen–Bremen. Mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie vroeg daarnaar. Groningen is bezig met

diverse onderzoeken naar een verbetering van de lijn Groningen–Bremen. De benodigde beslisinformatie zal gereed zijn in 2018, waarna een realisatiebesluit zal worden genomen. Dan wordt ook een besluit genomen over de definitieve rijksbijdrage, maar we hebben onder voorwaarden al maximaal 17 miljoen gereserveerd voor die lijn. De Europese Commissie draagt overigens bij aan de studiekosten voor deze lijn.

De heer Ziengs heeft gevraagd of ik wil inzetten op grensoverschrijdende verbindingen. Zeker wil ik daarop inzetten. Er gebeurt ook best al veel. Een aantal regionale grensoverschrijdende verbindingen is al gerealiseerd, namelijk Arnhem–Düsseldorf en Venlo–Düsseldorf, of bijna gerealiseerd, namelijk Hengelo–Bielefeld. Daarnaast wordt voor een aantal verbindingen onderzocht of er verbeteringen of versnellingen mogelijk zijn, of wordt de haalbaarheid ervan onderzocht. Over bijvoorbeeld Eindhoven–Düsseldorf komt binnenkort een brief naar de Kamer. Zoals ik net al zei, kom ik binnenkort met een integrale spooragenda, die ik al heb toegezegd tijdens de begrotingsbehandeling.

Mevrouw Van der Graaf heeft een vraag gesteld over de onbewaakte overwegen. Zij vroeg of ook de particuliere onbewaakte overwegen in de zogeheten NABO-aanpak zitten. Met mevrouw Van der Graaf hecht ik zeer aan het veiliger maken van overwegen. Daar hebben we tijdens de begrotingsbehandeling al iets over gewisseld. Net als bij andere projecten gaan we risicogestuurd te werk en pakken we eerst de meest risicovolle overwegen aan. Dit zijn de 123 openbaar toegankelijke NABO's op het reizigersnet. Ik heb hier een programma en budget voor beschikbaar. Ik ga ook kijken of innovatie een rol kan spelen om het aanpakken van die overwegen verder te versnellen. ProRail heeft recent een aantal interessante pilots uitgevoerd. Ik ga kijken hoe ik de uitkomsten daarvan kan benutten om meer vaart te maken met het veiliger maken van onbewaakte overwegen. Mevrouw Van der Graaf vroeg specifiek naar de particuliere overwegen. Ik kan mij voorstellen dat ik in kaart breng of er een aantal uitspringen qua breder risico en dat ik eens zal kijken of we daarop een aanpak kunnen zetten. Ik kom daar graag bij de Kamer op terug.

Mevrouw Kröger vraagt of ik vaart kan maken met de aanleg van 3kV. De heer Sienot heeft er ook een vraag over gesteld. In het regeerakkoord staat dat de extra middelen voor het openbaar vervoer onder andere worden ingezet voor voorfinanciering van de overschakeling op 3kV-bovenleidingspanning. Ik wil de Kamer graag meenemen in het feit dat dit een groot en complex project is, zoals blijkt als je daar wat meer induikt. Het is interessant vanwege capaciteitswinst en verminderd energieverbruik. Daarom lag de gedachte aan voorfinanciering ook snel op tafel. Ook bij mij in een vorig leven, kan ik u toevertrouwen. In december 2015 hebben NS en ProRail een MKBA opgeleverd. Er wordt nu gewerkt aan een update. Zoals ik bij de begrotingsbehandeling al heb gemeld, ziet die er, om het zo maar samen te vatten, minder soepel uit dan de eerdere MKBA. We zullen daar dus met elkaar goed naar moeten kijken. Ik maak 25 miljoen euro beschikbaar voor innovaties. Ik wil daaruit in ieder geval ook 3 kV verder gaan onderzoeken. We gaan er meteen mee aan de slag maar dit is een groot project, ook qua kostenomvang. Dus laten we dat heel zorgvuldig gaan uitvoeren. Er komt dus een MKBA en de update is naar verwachting op korte termijn gereed. Daarna zal ik bepalen welke vervolgstappen worden gezet. Ik zal u daar uiteraard in meenemen. Verder is onder andere door GroenLinks en D66 gevraagd wat de plannen zijn rondom Mobility as a Service. De ontwikkeling van nieuwe technieken, dataontsluiting, vraaggestuurde mobiliteit en vervoersconcepten is van groot belang om de bereikbaarheid van alle delen van Nederland – volgens mij hebben het CDA en de ChristenUnie daar ook naar gevraagd bij de begrotingsbehandeling – in de toekomst te verbeteren. Ik ben bereid om vanuit lenW regionale pilots te ondersteunen. Tijdens het BO MIRT kwam bijvoorbeeld in gesprekken met de provincie

Zeeland op, dat zij zien dat er problemen zijn, in de zin dat wanneer je bij hen in de bus stapt en de grens overgaat, je weer een ander betaalmiddel moet hebben. Tegelijkertijd speelt de problematiek, die de heer Dijkstra ook noemde, van het rondrijden van warme lucht, waardoor een optimalisatieslag gemaakt moet kunnen worden, wellicht zelfs met de partners aan de overkant van de grens.

Ik heb toen tegen de desbetreffende bestuurder gezegd dat het mij interessant lijkt om te kijken of we een pilot kunnen ontwikkelen waarbij we het grensoverschrijdende aspect aanpakken en tegelijkertijd de goede bediening van het ov in die regio gaan bekijken. Dus we gaan werken aan zo'n pilot. Er zijn natuurlijk ook in allerlei andere regio's al ideeën over. Daarbij komt ook de door de heer Van Dijk gestelde vraag aan de orde over de link tussen dit soort pilots en het doelgroepenvervoer. Hier liggen ook heel veel kansen. Je ziet met name in het Noorden dat daar al een mooie koppeling wordt gemaakt tussen de budgetten die beschikbaar zijn voor doelgroepenvervoer. Dat zijn budgetten van gemeenten. Je kunt dit dus alleen maar doen als gemeenten er echt aan mee willen werken, maar dan zijn er ook veel interessante mogelijkheden. Waar er knelpunten zijn in de regelgeving of dat het op een andere manier buiten het bereik van de gemeenten of de provincie ligt om dit mogelijk te maken, kijk ik natuurlijk heel graag naar de mogelijkheden om dit verder te brengen. Er zijn echt mooie voorbeelden van hoe je een betere benutting kunt realiseren van je ov-geld en een veel betere service kunt bereiken voor mensen in wat minder dichtbewoond gebied. We gaan dan ook kijken welke rol de ov-chipkaart daarbij kan spelen. Ik las laatst ergens dat je voor de belbus weer een apart kaartje moest hebben en dat het niet met de ov-chipkaart kon. Nou, als we het makkelijk willen maken, dan moeten we natuurlijk echt proberen de reis van A naar B in alle opzichten zo makkelijk mogelijk te maken. Daar gaan we dus allemaal naar kijken. De heer Ziengs heeft gevraagd wanneer de Kamer voorstellen kan verwachten over de marktordening spoor. Ik heb de Kamer eind november mijn reactie gestuurd op het rapport Kiezen voor een goed spoor, waarin de scenario's voor toekomstige marktordening zijn beschreven. De Kamer heeft hierover inmiddels een algemeen overleg gepland dat eind januari zal plaatsvinden. Ik kan mij voorstellen dat we er bij die gelegenheid verder inhoudelijk over spreken. Ik hoop de heer Ziengs hiermee te hebben beantwoord, tenzij ik een specifieke vraag van hem gemist heb op dit punt.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de heer Ziengs of zijn vragen op deze manier naar tevredenheid zijn beantwoord.

De heer Ziengs (VVD):

Ik had nog wel een opmerking gemaakt over de inzet op kennis binnen het ministerie als het gaat om adviezen die van deze of gene worden gevraagd. Als het gaat om adviezen over het spoor gaan we kennelijk te rade bij de Nederlandse Spoorwegen. Ik had de Staatssecretaris dan ook gevraagd om een stukje reflectie op dat punt. Een slager keurt toch ook niet zijn eigen vlees, zo had ik erbij geschreven. Wellicht dat dit even de reminder is voor de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

In zijn algemeenheid heeft de heer Ziengs natuurlijk gelijk dat het ontzettend belangrijk is dat, waar we met zo veel partijen in onderhandeling zijn en we moeten aansturen, we binnen het departement ervoor zorgen dat de kennis goed op orde is. Dan gaat het ook om een goede balans tussen kennis hebben en kennis halen. Ik weet zeker dat de heer Ziengs geen voorstander is van het model waarbij je een heel uitgebreide overheid hebt met alle kennis in huis. Maar er moet wel voldoende kennis

in huis zijn om voorstellen van anderen goed te kunnen beoordelen, daar kritisch op te zijn en voldoende scherp op te kunnen letten in de uitvoering. Die insteek deel ik zeker met de heer Ziengs.

De voorzitter:

Hij heeft een vervolgvraag.

De heer Ziengs (VVD):

Over het lijstje dat ik genoemd heb. Ik begrijp de beantwoording door de Staatssecretaris. Dus inderdaad: niet een heel grote overheid, maar in ieder geval wel ervoor zorgen dat die mix aanwezig is. Op dat punt ben ik tevreden over het gegeven antwoord.

Ik heb ook nog iets gezegd over het fietsparkeren... maar dat was een ander blokje, neem mij niet kwalijk.

De voorzitter:

Mijnheer Ziengs, het is hetzelfde blokje, maar...

De heer Ziengs (VVD):

Een ander onderwerp, in hetzelfde blokje. Helder: ik zal goed opletten. Ik ben aan het afvinken.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Mijnheer Ziengs kan zijn rode potlood gereedhouden, want ik kom nu bij het onderwerp fiets. Als eerste heb ik op mijn lijstje de vragen gesteld door – het spijt mij, mijnheer Ziengs – mevrouw Kröger, mevrouw Van der Graaf en de heer Sienot over wat de Minister gaat doen aan fietsstimulering en een soepele aansluiting op het spoor. Eigenlijk hebt u in uw inbreng deels al het antwoord zelf gegeven. Ik heb 100 miljoen voor de fiets. Daar ben ik hartstikke blij mee. Die kan ik gaan steken in fietsparkeren, zodat je, als je met de trein ergens aankomt, zelf je fiets gemakkelijk kunt parkeren. Maar ik noem ook dingen als de ov-fiets, waarmee je, als je bij het volgende station bent, op je bestemming kunt komen. Daarnaast noem ik routes, waardoor het misschien interessant is om, in plaats van in de file te staan, met een elektrische fiets via een fietssnelweg snel naar je plaats van bestemming te komen. Dat creëert weer ruimte voor de automobilisten die van verder komen en die geen keuze hebben. 100 miljoen is een heel mooi bedrag, maar het is ook heel snel op als je kijkt naar hoeveel wensen er liggen. Dus ga ik ook hier heel zorgvuldig bezien in de gesprekken met de regio's welke projecten en cofinancieringsmogelijkheden zij hebben. Alleen voor fietssnelwegen ligt er geloof ik al voor 400 miljoen aan plannen klaar. Met die 100 miljoen zullen wij een hoop kunnen doen. Ik ga proberen daar zo veel mogelijk van te maken, maar ook daarbij zal het scherp kiezen zijn.

De voorzitter:

De heer Ziengs van de VVD.

De heer Ziengs (VVD):

Volgens mij was ik toch iets duidelijker in mijn inbreng. Volgens mij begon ik met de zin «fietsparkeren lijkt mij meer een lokale opgave.» Steden zijn erin geslaagd om de auto's onder grond op te bergen. Dat lijkt mij ook wel te lukken met fietsen. Dan denk ik: is dat nu direct een rijkstaak, of een taak van de overheden aldaar? Daarom maakte ik de opmerking: kijk nu, als het kan, naar die middelen als het gaat om de fiets. De Staatssecretaris geeft zelf al aan dat er alleen al aan aanvragen voor 400 miljoen ligt. Dan gaat onze voorkeur ernaar uit om daar in ieder geval de nadruk op te leggen.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik kan mij herinneren dat de VVD eerder weleens heeft gezegd: ach, zo'n fietspad, dat is toch ook een regionaal of een lokaal dingetje. Het gaat er steeds om dat je een onderscheid maakt, in de trant van: is deze stalling, bij een station bijvoorbeeld, echt onderdeel van de forensenstroom en is het een oplossing voor een file die anders op de weg ontstaat? Dan kan het een rijkstaak zijn of kan een bijdrage gerechtvaardigd zijn. De heer Ziengs heeft natuurlijk gelijk dat Biesieklette hier in de binnenstad van Den Haag geen rijkstaak is. Het ontslaat de gemeenten niet volledig van cofinanciering, maar ook niet van het zelf heel serieus werk maken van fietsparkeren. We gaan natuurlijk niet van rijksgeld alle lokale fietsenstallingen betalen. Het moet echt een relatie hebben met de vervoersstromen en de mobiliteit. Dan kan ik die afweging maken. Hetzelfde geldt voor de fietspaden. We gaan met dit geld niet elk fietspad financieren. Het moet echt een fietssnelweg zijn, waardoor je bijvoorbeeld een stuk ontlast dat heel erg druk is, of waarmee je een grote bijdrage levert aan de forensenstroom. Het is dus een terecht aandachtspunt dat de heer Ziengs hier opbrengt. Ik ga de regio's dus ook vragen om minimaal 50% cofinanciering. In het voorjaar van 2018 ga ik u informeren over de wijze waarop wij het geld willen gaan inzetten. Dan kan de heer Ziengs zijn toets daarop loslaten en beoordelen of hij vindt dat wij daar scherp genoeg op zijn geweest. Ik weet zeker dat ik op hem kan rekenen op dit punt.
Dan voorzitter...

De heer **Von Martels** (CDA):

Dus we worden binnenkort op onze wenken bediend en we krijgen al snel te horen waar de investeringen gedaan zullen worden? Dat begrijp ik toch goed, hoop ik? Daarnaast zou ik graag willen weten welke criteria, welke voorwaarden, u uiteindelijk stelt om te besluiten waar die investering of ondersteuning richting de regio's dan gaat plaatsvinden. Daar ben ik dan wel benieuwd naar.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Terechte vraag. Ik wil beginnen met in het voorjaar, ik denk in februari, bij elkaar komen met alle partijen van de Tour de Force om te kijken wat zij allemaal aan maatregelen hebben genomen, waar het staat met hun ambities en hoe we hen daarin kunnen versterken. Dat lijkt mij ook het moment om met hen en met de regio's de criteria, waar u terecht naar vraagt, met elkaar af te spreken en te toetsen. Dan hebben we nog ruim voor de zomer een moment waarop we echt zeggen: hier gaan we het aan uitgeven. Het kan zijn dat een aantal punten... Ik heb bijvoorbeeld bij station Eindhoven tijdens de afgelopen ronde al gezegd: daar ligt nu echt een knelpunt, laten we dat nu vast meefinancieren want dan kan dat hele project door. Daar is ook de fietsenstalling van gefinancierd. Het kan zijn dat er nog zo'n project is, maar in principe wil je eerst met elkaar een set spelregels hebben. Dat doen we dit voorjaar. Dan komen we tot besluitvorming daarover.

Ik had nog een aantal andere vragen over de fiets. Misschien is het handig dat ik die even langsloop – ik kijk nu naar u, voorzitter – dan kunnen we kijken welke er nog overblijven. Is de Staatssecretaris bereid om te onderzoeken op welke manier werkgevers hun werknemers kunnen stimuleren om de fiets of het ov te nemen, en de Kamer te informeren over dit onderzoek? Ja, daar ben ik toe bereid. In het kader van Beter Benutten hebben we ook al ervaring opgedaan met de werkgeversaanpak. Zo zijn inmiddels 2.100 werkgevers en bijna 180.000 werknemers aangesloten op dit traject. Een ander voorbeeld is het initiatief Anders Reizen, waarin ik met tientallen grote landelijke werkgevers samenwerk aan duurzamere mobiliteit. Ik wil dat graag voortzetten en ik heb op het BO MIRT de eerste afspraken gemaakt met de regionale partners. Ik zal u over de voortgang daarvan informeren.

De heer **Sienot** (D66):

Dat klinkt hartstikke goed. Aanvullend daarop zou ik willen zeggen: is de Staatssecretaris dan ook bereid om daarbij de lessen te betrekken die andere partijen, buiten het Beter Benutten-programma, opdoen? Spitsmijden, waar u de lof over zong, met alle begrip, is duurder dan Low Car Diet, terwijl dat ook heel effectief is. Hoe moet ik dat zien?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Wij zijn ervoor om het geld efficiënt uit te geven, dus wij willen graag alle lessons learned naast elkaar leggen en dan kijken hoe wij daar op een verstandige manier mee om kunnen gaan.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Ik denk dat het inderdaad cruciaal is om los van het investeren in infrastructuur, wat we sowieso moeten doen, te kijken naar hoe we handige combinaties van nieuwe vormen van werken en dus ook reizen kunnen introduceren. Een van de succesvolle programma's is Beter Benutten. Ik had ook een vraag over de investering in het programma van Utrecht. Dat is succesvol, dat loopt, maar dat dreigt in de zomer van volgend jaar te worden stopgezet. Daarmee dreigt de hele investering teniet te worden gedaan. Ik vroeg mij even af in hoeverre de Staatssecretaris daarin inzicht kan geven.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

In de tweede helft van 2018 zal een evaluevaluatie van het lopende Beter Benutten-programma worden opgesteld. De uitkomsten hiervan zullen, conform afspraak met de Kamer, in het kader van het MIRT-proces in het najaar van 2018 worden gecommuniceerd. De heer Van Dijk kan dan kijken of hij hierover tevreden is. Het is overigens een heel mooi programma.

Nog even in relatie tot de vraag die mevrouw Kröger stelde over klimaat: dit programma heeft op jaarbasis een CO₂-reductie opgeleverd van ruim 70.000 ton CO₂ en een vermindering van de uitstoot van stikstof van ruim 120 ton en van fijnstof van 15 ton. Deze resultaten zijn trouwens ook allemaal te vinden in het programmaboek. In allerlei opzichten heeft dit dus een hoop bijgedragen.

Er was nog een vraag van de heer Sienot naar de fiscale stimulering van leasefietsen. Even heel kort door de bocht: ik ben graag bereid om dit bij mijn collega Menno Snel, die over fiscaliteit gaat, onder de aandacht te brengen, om te zien wat daar mogelijk is. Ik kan daar niet op vooruitlopen, omdat dit direct een fiscale spelregel betreft.

De heer Laçin had nog een vraag over de nota Een stap vooruit over fietsen en wandelen voor toeristen. Naar aanleiding van het debat over die nota zijn er drie jaar geleden een aantal moties en amendementen door de Kamer aangenomen en die zijn ook uitgevoerd. Over de invulling van de moties is de Kamer in een aantal brieven geïnformeerd. Totdat er definitieve afspraken over de financiering zijn gemaakt, heb ik het afgelopen drie jaar zowel Wandelnet als Fietsplatform ondersteund met een bijdrage van € 250.000 per jaar per sector. Ik ben in gesprek met de routestichtingen, het IPO en de provincies om een structurele oplossing te vinden. Ik zal u hierover medio 2018 informeren.

Er was nog een vraag gesteld door de heer Van Dijk. Hij vroeg of het ov-budget naar voren kon worden gehaald voor achterstallig onderhoud. Ik heb goed nieuws voor de heer Van Dijk, want bij beheer, onderhoud en vervanging van het spoor is geen sprake van achterstallig onderhoud. Ik heb tijdens de begrotingsbehandeling gezegd dat ik het wel belangrijk vind dat we structureel geld blijven reserveren voor beheer, onderhoud en vervanging, want dat hoort bij het in stand houden van het systeem. We moeten ons rekenschap geven dat dat geld kost en daar moeten we ook geld in steken.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Dank voor het antwoord van de Staatssecretaris. Dit komt ook van de bestuurders die wij waarschijnlijk allemaal spreken. Zij zeggen dat er heel veel geld gaat naar achterstallig onderhoud, ik quote maar even, en daarmee blijven investeringen uit. Daarom is het van belang het Mobiliteitsfonds zo snel mogelijk in werking te zetten. Ik houd het even heel kort, want u gaat het zo nog wel hebben over dat Mobiliteitsfonds, maar dat is dus niet zo.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Nee. Er was een tekort op onderhoud. Dat wordt door ProRail weggewerkt met allerlei efficiencymaatregelen. Daarnaast was er een reservering voor tegenvallers en ook die wordt benut. Ik vind het belangrijk dat we structureel naar de toekomst toe ook af en toe geld reserveren voor iets wat tegenvalt. We weten allemaal dat dat met infrastructurele projecten nog weleens wil gebeuren. Genoeg geld reserveren voor beheer, onderhoud en vervanging, inclusief een soort risicoreservering, is volgens mij een vorm van gezond verstand hanteren bij het uitgeven van je geld. Dan blijft er natuurlijk wel minder over voor nieuwe investeringen. Dat is waar, maar het is voor ons allemaal helder: als je de basis niet op orde houdt, dan kun je weliswaar allerlei leuke dingen toevoegen, maar dan ben je niet goed bezig.

Dan was er nog een vraag gesteld over het klimaatakkoord. Volgens mij hebt u daar al antwoord op gekregen. De uitdaging wordt alleen maar groter naarmate we meer gaan reizen, maar ook transport zal moeten bijdragen aan een verlaging van de CO₂-uitstoot. Daar komen we op terug bij de verdere uitwerking van de klimaatagenda, en dan wordt ook uitgewerkt hoe we dat zullen gaan doen. Ik begrijp dat mevrouw Kröger brandt van verlangen om te zien welke maatregelen daarbij horen om het te halen, maar er wordt aan gewerkt.

Er was nog een vraag van D66 over overlast door trillingen. Er zijn richtlijnen voor trillingen en deze worden toegepast als het spoor wordt uitgebreid. ProRail heeft een catalogus van mogelijk te nemen maatregelen en die worden bij elk project afgewogen.

Er was ook nog een vraag over geluid: wat ga ik doen aan geluidsklachten bij het goederenvervoer? Het voorkomen of beperken van geluidhinder op het spoor pak ik op verschillende manieren aan. Ook hier heeft bronbeleid de voorkeur, dus stillere treinen. Daaromheen heb ik met ProRail een Stimuleringsregeling stille treinkilometers opgezet, waarmee vervoerders korting kunnen krijgen op de gebruiksvergoeding. Hierdoor is al 50% van de goederenwagons stil geworden. Daarnaast loopt het Meerjarenprogramma Geluidsanering, dat gericht is op de aanpak van alle geluidhinder, dus ook op het spoor, en worden er ook nog saneringsplannen gemaakt waar er problemen zijn.

Voorzitter. Dat was het einde van mijn blokje algemeen-specifiek. Ik kom nu bij de regio's.

De **voorzitter**:

Voordat u daartoe overgaat, stel ik voor dat wij na dit laatste blok van de Staatssecretaris vijf minuten schorsen en vervolgens doorgaan met de tweede termijn van de Kamer, zodat alle moties kunnen worden ingediend. Daarna hebben wij de dinerpauze, waarin de Staatssecretaris en de Minister ook nog kunnen kijken wat zij willen met moties. Ik wil het graag op die manier inrichten.

De heer **Von Martels** (CDA):

U stelt nu voor om een pauze van vijf minuten in te lassen, maar ik verzoek u toch om daar een kwartier van te maken, zodat we de moties goed kunnen voorbereiden. Ik vraag u om daaraan mee te werken.

De voorzitter:

Ik zie dat de collega's dat geen bezwaar vinden, dus dat gaan wij doen. Volgens mij zag ik dat er over dit blok nog een vraag was. Klopt dat? Dat is niet het geval. Wij gaan door naar het volgende blok van de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Degene die nog een vraag had over de fietssnelweg Groningen–Assen wist natuurlijk dat ik daar nu eerst op terug zou komen in het blokje noord en oost. Is de Staatssecretaris bereid om 15 miljoen mee te investeren in een fietssnelweg tussen Groningen en Assen? Zoals u weet, heb ik in het regeerakkoord 100 miljoen gereserveerd voor fietsinvesteringen. Ik ga de komende tijd na waar de grootste behoeften liggen. Ik heb dit project uitgebreid uitgelegd gekregen. Ik vind het een prachtig project, dus ik ga het zeker meenemen in de afweging. In het voorjaar komen we er verder op terug.

De heer Ziengs had een vraag over overslagterminals. Dat is meer in het oosten van het land. Hoe zit het met de realisatie van overslagterminals en goederen op het spoor? Over de vragen gaan we tijdens het AO Spoor van eind januari nog verder spreken, maar over Valburg kan ik zeggen dat de meerwaarde van de railterminal Gelderland bij Valburg voor het multimodale logistieke knooppunt Nijmegen ook voor het Rijk in het MIRT-onderzoek is aangetoond. Ik begrijp dat de regio in samenwerking met de markt voortvarend aan de planvorming werkt en dat ze ook willen investeren in de spoorterminal, wegaansluiting en inpassing. Als de definitieve rapporten beschikbaar zijn, dan kunnen we daarover een besluit nemen. Het is nog wel even wachten op de definitieve rapporten. Ik kom bij Zuid-Nederland. De heer Van Aalst had een vraag over de vorderingen met de spooraansluiting VDL Nedcar. Mijn ambtsvoorganger heeft u geïnformeerd dat EZ en IenW ieder 5 miljoen hebben gereserveerd voor de spooraansluiting, onder een aantal randvoorwaarden. Ik heb nog geen definitief uitsluitsel van de provincie Limburg ontvangen over de invulling van de geformuleerde randvoorwaarden. Daar is het wachten nog even op.

De heer Van Dijk had een vraag...

De voorzitter:

Er is nog een aanvullende vraag van de heer Van Aalst van de PVV-fractie.

De heer Van Aalst (PVV):

Kan de Staatssecretaris in ieder geval aangeven wanneer zij ongeveer zou kunnen weten hoe het ervoor staat? Kan het op de korte termijn?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik hoop natuurlijk zo spoedig mogelijk, maar de provincie Limburg is initiatiefnemer en opdrachtgever. Ze luisteren vast mee en weten nu dat u heel benieuwd bent, en ik ook. Zodra we het krijgen, gaan we daarmee verder.

Er was een vraag van de heer Van Dijk over het treinstation bij Eindhoven Airport. De regio heeft een quickscan uitgevoerd naar de haalbaarheid. Hieruit bleek dat een station op korte termijn onhaalbaar was. Pas op de middellange termijn, bij hogere groei van Eindhoven Airport en verdere ruimtelijk-economische ontwikkeling van het gebied rondom het vliegveld, zou een station eventueel aan de orde zijn. Voor de ov-bereikbaarheid van Eindhoven Airport ligt de eerste prioriteit bij een hoogwaardige ov-verbinding tussen Eindhoven en Airport. Daar is ook een afspraak over gemaakt met de regio. Ik vond het heel mooi – het is misschien een mooi voorbeeld – dat de regio zelf heel duidelijk heeft gekeken of het reëel of niet reëel is. Zij hebben gezegd: onze prioriteit ligt nu bij die verbinding, niet specifiek bij die verbinding door dat station.

Dus als het hier met een bus kan, is het ook goed. Als op een later moment de MKBA anders zou kunnen uitpakken, als het op de een of andere termijn toch meer groeit en het wellicht toch interessant zou kunnen zijn, bekijken wij dat opnieuw. Ik vond dat heel reëel. Ze waren echt zelf tot de conclusie gekomen dat het goed is om het op deze manier te doen.

Dan de brug bij Ravenstein. De treinen op de IJssellijn zitten overvol. Er is gevraagd of de Staatssecretaris bereid is een vervolgonderzoek in te stellen om de capaciteit op deze lijn te verhogen, onder meer door een verdubbeling van de brug bij Ravenstein. Uit de NMCA is gebleken dat er op termijn rekening moet worden gehouden met een knelpunt op dit traject. Het voorkomen of oplossen van dit knelpunt en de ambities die de regio heeft met de treinverbinding van Zwolle–Arnhem–Brabant zijn onderzocht en het rapport IJssellijn is door de regio aan het Ministerie van IenW gestuurd. Bij de uitwerking van het Toekomstbeeld OV zullen we de diverse maatregelen om de knelpunten op het traject aan te pakken meenemen. Welke maatregelen aan de orde zijn, zal ik in een integrale analyse bekijken. Dus nu geen aparte besluitvorming over de brug van Ravenstein. Wij gaan wel kijken naar het knelpunt daar en wat bijvoorbeeld opties als langer materieel, aanpassing perronlengte, aanpassingen aan de brug en dergelijke kunnen bijdrage aan het oplossen van dat knelpunt.

Dan kom ik bij de heer Von Martels over de Maaslijn. Het Limburgs parlement is teleurgesteld en waarom zouden we de tekorten rondom de Maaslijn niet aan willen pakken? Het ministerie draagt op heel veel manieren bij aan de Maaslijn. Dat is belangrijk want het is een belangrijke lijn. Er is op een totaal budget van 178 miljoen vanuit het Rijk 75,5 miljoen aan subsidies toegezegd voor maatregelen op de Maaslijn. Dan hebben we het over elektrificatie en over versnellingsmaatregelen op de noordelijke en zuidelijke Maaslijn. Er is nog een extra risicoreservering gemaakt voor opstelsporen, nadat er discussie was ontstaan over de btw. Ook bij de spoorwegovergang Vierpaardjes is nog eens 18 miljoen toegezegd. Daarnaast is er nog een reservering gemaakt voor het maximale bedrag van 6,5 miljoen dat wij kunnen bijdragen aan stations. Al die reserveringen staan er vanuit het belang dat wij hechten aan de Maaslijn.

Nu is alleen de vraag of wij bovenop alles wat wij al doen, nog een extra financiële impuls willen doen om het station Grubbenvorst van de grond te krijgen. De reserveringen voor de Maaslijn as such blijven gewoon staan. Ik ben ook bereid om de reservering van 6,5 miljoen voor Grubbenvorst nog een tijdje te laten staan, als de regio tijd wil hebben om zelf op zoek te gaan naar een oplossing van het probleem. Als ik nu kijk naar alles wat wij in Nederland moeten doen, hoe wij het geld, dat wij maar één keer kunnen uitgeven, op een verstandige manier uitgeven en naar alles wat wij hier al doen, inclusief het maximale dat wij aan een station kunnen geven, kan ik helaas niet meegaan met de vraag om nog een extra gat voor dit station dicht te lopen. Er zijn immers stations in de buurt en vanaf die stations kan ook een hoogwaardige busverbinding worden gerealiseerd.

Ik trek de vergelijking met Eindhoven. Daar heeft de regio ook een analyse gemaakt en daaruit bleek dat het station nu niet uit kon. Daar heeft men gezegd: oké, dan gaan we nu voor de bus. Mocht er in de toekomst iets veranderen, dan is men altijd bereid om ernaar te kijken. Ik zou de regio willen voorstellen om die lijn ook te hanteren in Grubbenvorst. Mocht zich in de toekomst iets anders voordoen, dan ben ik altijd bereid om opnieuw te kijken, maar op dit moment wil ik geen extra geld vrijmaken voor het station, bovenop al het andere dat wij al doen voor de Maaslijn, wat natuurlijk gewoon blijft staan.

De voorzitter:

Ik zie dat er twee interrupties zijn. Het was de beantwoording van een vraag van de heer Von Martels. Ik geef hem als eerste de gelegenheid en vervolgens de heer Van Dijk om een vervolgvraag te stellen.

De heer **Von Martels** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Het antwoord van de Staatssecretaris is duidelijk en ik proef daaruit dat zij het mogelijk wil maken dat partijen, de landelijke, provinciale en lokale overheid, alles in het werk stellen om het alsnog mogelijk te maken. Kan zij die inzet toezeggen? Dan ben ik tevreden gesteld.

De **voorzitter**:

Ik geef het woord aan de heer Van Dijk.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Het klopt, er is niet budget voor alles, maar wij moeten wel alles in het werk stellen om in de regio goed te kijken naar die gedecentraliseerde lijn. Wellicht is het een idee om wat breder te kijken, of misschien is dat al gedaan. Wellicht kan de Staatssecretaris regionaal kijken waar bij die gedecentraliseerde spoorlijnen de knelpunten zitten. Dan kunnen we ook als Kamer op een gegeven moment een besluit nemen over investeringen. Er zullen waarschijnlijk allerlei wensen zijn, ook vanuit de regio, om een aantal zaken aan te passen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dat is een terecht punt van de heer Van Dijk. Zoals ik daarstraks heb gezegd in antwoord op een vraag van mevrouw Van der Graaf, lijken er op dit moment geen knelpunten te zijn. Maar ik ben graag bereid om te kijken of – de groei gaat sneller, dat is op allerlei plekken in Nederland zo – er toch knelpunten zijn die we over het hoofd zien. Ik ben altijd bereid om te kijken, maar daar wil ik wel duidelijk de kanttekening bij maken, net zoals ik bij de begroting heb gedaan, dat ik nu geen aanknopingspunten zie voor een extra financiële bijdrage. Maar als er op andere manieren slimme ideeën zijn vanuit de regio, heb ik altijd een open oor en ben ik altijd bereid om te kijken wat we kunnen doen. Als in de toekomst blijkt dat het plaatje er heel anders uitziet, ben ik ook altijd bereid om er weer eens naar te kijken. Ik heb ook meerdere malen overleg gehad met de gedeputeerden om te kijken of we iets slims kunnen verzinnen. Tot nu toe hebben we de oplossing niet gevonden, maar mocht er vanuit de regio toch nog een slim idee zijn, dan staat mijn deur open. Ik ben altijd bereid om daar met hen over te spreken.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog. We hebben gezien dat Limburg meeluistert.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

En Limburg weet ook dat ik de waarheid spreek over de overleggen, want die zijn heel prettig verlopen.

Dan zijn we bij Zuidwest-Nederland. Kan de Staatssecretaris de Rotterdamse haven per ov beter bereikbaar maken? Dat is een vraag van de heer Laçin waarvan ik al had aangegeven dat die in mijn beantwoording zat. De landzijdige bereikbaarheid van de Rotterdamse haven is vooral gericht op het goederenvervoer. Voor de bereikbaarheid van de noordelijke zijde van de Nieuwe Waterweg is de Metropoolregio momenteel bezig met het ombouwen van de Hoekse Lijn. De bereikbaarheid van de zuidelijke oever van de Nieuwe Waterweg is vooral gericht op het internationale goederenvervoer, onder meer via de Betuweroute en de binnenvaart. Maar via metrohalte Pernis kunnen werknemers wel reizen. Eventueel kan ook in overleg met werkgevers worden gekomen tot collectief vervoer van hun medewerkers. Daarmee proberen we die

bereikbaarheid van de haven ook voor de werknemers te verbeteren. Ik deel met de heer Laçin dat het belangrijk is dat mensen de mogelijkheid hebben om met het openbaar vervoer op hun werk te komen.

Dan was er nog een vraag over het openbaar vervoer tussen Breda en Utrecht. Het is heel terecht dat deze vraag regelmatig terugkomt op de MIRT-overleggen. Als je het hele spoorkaartje van Nederland bekijkt, lijkt het zo'n logische lijn. Waarom is die er niet? Het antwoord is simpelweg: geldgebrek. Het is echt een heel dure lijn: 4 tot 5 miljard als we die willen aanleggen. Een snelle en goede ov-verbinding tussen Utrecht en Breda is natuurlijk wel heel aantrekkelijk en belangrijk. Daarom is ervoor gezorgd dat na uitvoering van het project A27 Houten–Hooipolder het aanleggen van een zijligging van de spoorlijn Breda–Utrecht in principe mogelijk blijft. Alleen, omdat we weten dat het geld, die 4 tot 5 miljard, er op dit moment niet is, blijft het een plan dat verder in de toekomst ligt. In het kader van de uitwerking van het Toekomstbeeld OV zal ik zeker goed met de regio bekijken wat er mogelijk is op dit traject. Hierbij kijk ik ook naar een verbeterde snelbusverbinding of innovaties. Ik begrijp heel goed dat er een relatie werd gelegd met het internationale treinvervoer, maar ik vind het ook belangrijk om geen verwachtingen te wekken waarvan we eigenlijk al wel kunnen voorspellen dat het lastig zal zijn. 4 tot 5 miljard zie ik op dit moment als moeilijk te vinden, mede gelet op alle andere dingen die we ook met elkaar willen. Dan is het maar het beste om daar eerlijk over te zijn.

Dan Noordwest-Nederland en Utrecht.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger van de GroenLinksfractie heeft hier toch een vraag over.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Het is echt een flinke omissie in ons spoorplaatje. Ik ben blij dat de Staatssecretaris dat erkent. Ik begrijp ook dat 4 tot 5 miljard iets is wat wij hier niet om tien over vijf op een sneeuwachtige maandag regelen. Ik zou toch iets meer duidelijkheid willen. We hebben het nu over geld tot 2030. We hebben het ook over het traject erna in het kader van het Toekomstbeeld OV. Ik zou graag in kaart gebracht willen zien hoe we wel tot deze spoorlijn kunnen komen, want uiteindelijk moet die er komen. Volgens mij is iedereen het daarover eens. Ik vraag mij af in hoeverre ook het overwegingskader met klimaat, en de voordelen die het oplevert op CO₂-gebied, ruimte bieden om een stap verder te komen dan alleen maar constateren dat het duur is en er eigenlijk wel moet komen.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik twijfel of ik durf te zeggen dat dat misschien te regelen is bij een regeringsdeelname van GroenLinks een volgende keer, waarbij hij daarvoor dan 4 tot 5 miljard reserveert. Het reële antwoord is natuurlijk dat 4 tot 5 miljard echt een heleboel geld is. Voor deze periode heb ik 1 miljard ter beschikking voor het hele land. Daarnaast weten we dat er grote opgaven liggen voor beheer, onderhoud en vervanging en dat dit een traject is wat al heel vaak is onderzocht en waarvan steeds is gebleken dat het lastig is om die investering te doen. In het kader van het Toekomstbeeld OV – dat is misschien de concreetheid waar mevrouw Kroger naar zocht – ga ik wel met de regio kijken naar wat er mogelijk is op dit traject. Als ik aanleiding zou zien om verdere concrete stappen te nemen, zal ik dat zeker doen. Net als mevrouw Kröger zie ik dat het een soort verbinding is die je logischerwijs zou verwachten, maar die er niet is. Ik zou nu niet weten waar we die 4 tot 5 miljard, ook niet op afzienbare termijn, vandaan zouden moeten halen. We gaan het bekijken en misschien heeft de regio nog allerlei nieuwe inzichten. Volgens mij gaat het erom dat we zorgen voor een goede ov-verbinding, ongeacht of dat nu is met trein, bus, lightrail of alles wat we nog kunnen verzinnen. Ik

denk dat in die zin ook de mobiliteit tussen Utrecht en Breda voorop moet staan en niet de modaliteit. We gaan dat in het Toekomstbeeld OV met elkaar bekijken.

De voorzitter:

Er is een vervolgvraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ben blij dat we in het Toekomstbeeld OV, waarover we het volgens mij al snel in 2018 gaan hebben, dieper op dit specifieke voorbeeld zullen ingaan. Ik heb begrepen dat het mogelijk gaat om 30.000 tot 40.000 reizigers die je per dag uit de file in de trein kan krijgen. Dat is ook een enorme kostenbesparing. Ik snap dat dit wellicht niet morgen geregeld is, maar als we kijken naar een termijn tot 2030, is dat toch veel rendabeler dan al die mensen maar in de file te laten staan ronken?

Staatssecretaris **Van Veldhoven:**

Of het rendabeler is, gaan we precies uitzoeken. Het is een interessante as, met inderdaad ook interessante reizigersstromen. Daarop zijn de eerdere onderzoeken ook al gebaseerd geweest. We gaan kijken naar een goede ov-verbinding, maar als we werkelijk mobiliteit centraal stellen en niet meer modaliteit, moeten we ook op die manier naar de verbinding tussen Utrecht en Breda gaan kijken, met alle kanttekeningen die mevrouw Kröger daar terecht bij maakt.

Voorzitter, dan Noordwest Nederland en Utrecht. De heer Sienot heeft gevraagd hoe ik sta tegenover een metrolijn vanuit Amsterdam naar Almere, in aansluiting op de Oost/Westlijn. Ik denk dat het daarbij van belang is, allereerst, dat we bezig zijn met plannen voor meer treinen in en rond Amsterdam in het kader van het PHS. Daarmee kan de groei van het spoorvervoer tot en met 2030 worden opgevangen. Voor de langere termijn is al eerder gekeken naar een optie voor een metrolijn, de zogeheten IJmeerlijn, die aansluit op het metronet van Amsterdam. Deze is vooralsnog onvoldoende kansrijk gebleken en zal een zeer dure investering zijn. Ook dit is een optie die we in het kader van de uitwerking van het Toekomstbeeld OV zullen moeten bekijken. Ik ben nergens a priori tegen, maar in de regio zijn veel plannen en projecten mogelijk en we zullen moeten kijken naar wat het meeste bijdraagt tegen de beste prijs voor het oplossen van de knelpunten in die regio.

In dezelfde context is gevraagd naar de verkenning Schiphol, de landzijdige bereikbaarheid die ook in het regeerakkoord is benoemd. Uit de analyses die middels deze MIRT-verkenning zijn uitgevoerd, blijkt dat er meer nodig is om de bereikbaarheid op de lange termijn te garanderen dan alleen maar maatregelen op de knoop Schiphol. In de vervolgaanpak stel ik daarom voor om een breder perspectief te kiezen, naast de lopende verkenning. Wij doen dit dan in het programma Stedelijke Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam. Je ziet dat het eigenlijk helemaal niet alleen over Schiphol gaat. Het gaat over de mobiliteitsstromen in de hele regio. Voor de lopende verkenning is het doel om een veilige knoop te bieden waarmee de groei tot 135.000 in-, uit- en overstappers kan worden opgevangen. Schiphol is natuurlijk allang geen station meer waar je alleen naartoe gaat omdat je van een vlucht afkomt of met een vlucht gaat vertrekken. Het is een groot en belangrijk overstapstation geworden. De uitkomsten van de MIRT-verkenning zie ik als overbrugging tot aan de maatregelen die volgen uit het door mij genoemde MIRT-onderzoek en de optimalisaties in het ov-netwerk. Daarvoor zijn al eerder gereserveerde middelen – 200 miljoen en 50 miljoen voor beheer en onderhoud – beschikbaar gesteld.

De voorzitter:

Daar is-ie weer, de heer Ziengs.

De heer **Ziengs** (VVD):

Dat was echt een heel verhaal, maar ik vraag mij af wanneer we dat ongeveer kunnen verwachten, want volgens mij werd er geen termijn bij genoemd.

De **voorzitter**:

Die heb ik ook niet gehoord.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Wij gaan, ook weer in het voorjaar, met de regio Rotterdam–Den Haag, de regio Utrecht en de regio Amsterdam nog nader spreken over de prioritering van de grote beslissingen over de investeringen in ov en spoor. Daar komt dit zeker ook in terug. Toen ik wat informatie kreeg over de investeringen die gevraagd werden, varieerde dat van het aanpakken van de roltrap, omdat de perrons zo smal en onveilig dreigen te worden, tot aan de verbouwing van de halve Randstad. Dat is waarschijnlijk allemaal nodig, maar de vraag is even wat we in deze periode met deze budgetten eerst kunnen doen en wat we op welke manier doen, ook weer in de goede samenhang met de investeringen die de Minister moet doen vanuit de wegenbudgetten. We willen dat dus graag samenhangend en consistent doen en daarom komen we daar waarschijnlijk rond februari nog op terug.

De heer **Ziengs** (VVD):

Het wordt een druk voorjaar.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Zeker. Wij zijn van plan om heel hard te werken. Wij komen in het voorjaar dus nog met een hoop terug.

Er is een vraag gesteld over Utrecht: wordt er in Utrecht niet te lang onderzocht? Hiervoor geldt eigenlijk hetzelfde: we gaan met een programma-aanpak aan de slag. De kwartiermakersfase werd genoemd. Dat is gewoon echt om concreet zicht te krijgen op welke projecten we in welke samenhang met elkaar allemaal echt kunnen realiseren. Ook op dat punt hopen we begin volgend jaar met verdere concrete stappen te komen. Er gebeurt ook al een heleboel. Volgend jaar gaat een nieuwe tram rijden naar het Science Park. Daarmee wordt al een flinke verbetering van de bereikbaarheid gerealiseerd. Met de regio zullen we in de kwartiermakersfase de dingen helder krijgen. Daarin kunnen ook kortetermijnmaatregelen worden benoemd. Wat dat betreft is het dus niet alleen maar lange baan. Ik kom in het voorjaar hierop terug. Dit was de laatste vraag in mijn mapje.

De **voorzitter**:

Daar is een vraag over van de heer Sienot van D66.

De heer **Sienot** (D66):

Kortetermijnmaatregelen zijn natuurlijk fantastisch. De vraag is dan wat we gaan regelen voor februari. Maar goed, kort en goed zou ik de Staatssecretaris het volgende willen vragen. Het gaat ook om perspectief. Waar kan de regio mee aan de slag en wat kan zij vertellen aan andere partijen en aan investeerders in het grootste sciencepark van Nederland, die wel willen maar die ook bang zijn dat ze daar straks helemaal niet meer weg komen, laat staan erin komen? Het loopt daar vast. Dat is acuut. Kwartier maken klinkt mooi, maar ze hebben ook echt een perspectief nodig: hoe gaan we hier op langere termijn structureel uitkomen en wat wil het Rijk dan doen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Daar heeft de heer Sienot helemaal gelijk in. Dat perspectief is belangrijk en dat moeten we ook zorgvuldig met elkaar vormgeven, want het perspectief dat we geven, moeten we ook waar kunnen maken. Dan heb je het dus over een samenhangend programma en over flinke budgetten. Daarom is het in de afweging tussen al die urgente vraagstukken die om geld vragen, van belang om die goed vorm te geven tussen wegen en spoor maar ook om de afweging te maken tussen de verschillende prioriteiten over het hele land. Dat proces willen de Minister en ik samen met de regio's graag heel zorgvuldig voeren. Dat doen we ook en daarom komen we in februari met volgende stappen. Vanaf februari zal er dan hopelijk zowel een kortetermijnperspectief als een langeretermijnperspectief zijn, ook voor die regio. Het is heel terecht dat u daar aandacht voor vraagt, want ook die regio heeft behoefte aan een programmatische aanpak.

De voorzitter:

We zijn bijna aan het einde van de eerste termijn van de regering. Voordat we overgaan naar de tweede termijn, hebben we sowieso een schorsing van een kwartier, maar er zijn nog twee vragen blijven liggen. Die wil de Minister graag beantwoorden. Ik kijk even of er nog vragen zijn die nog niet zijn beantwoord door een van beide bewindspersonen, want dan kunnen we die misschien nu meteen meenemen. Ik zie aanstalten bij de fractie van de ChristenUnie. Klopt dat, mevrouw Van der Graaf?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik aarzel even, want de Minister is er wel in brede zin een beetje op ingegaan. Dat betreft de methodiek van de NMCA. Daar is door meerdere fracties aandacht voor gevraagd, omdat we het gevoel hebben dat de NMCA, zoals die nu wordt uitgevoerd, niet alle knelpunten in beeld brengt zoals we die ervaren. Ik noem bijvoorbeeld het kruisen van modaliteiten. Op dat punt noemde ik het voorbeeld van een vaarweg en een weg met een brug. Die worden wel afzonderlijk bekeken, maar als ze elkaar kruisen en als de brug omhoog staat, heb je een nieuw knelpunt. Dat komt niet uit een NMCA naar voren. Anderen hebben de grensoverschrijdende knelpunten genoemd op het vlak van het ov en de fiets. Ik heb de Minister gevraagd om daar iets breder op te reflecteren. Hoe kijkt zij daartegen aan? Dat heb ik niet helemaal terug gehoord zoals ik had gehoopt.

De voorzitter:

Dank voor deze aanvullende vraag. Ik zie dat er verder geen vragen zijn blijven liggen. Dan geef ik graag het woord aan de Minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik begin met het laatste. Natuurlijk is de NMCA-methodiek niet zaligmakend voor alles. Mevrouw Van der Graaf heeft gelijk dat je de NMCA niet helemaal kunt gebruiken zoals wij dat graag zouden willen bij het Mobiliteitsfonds zoals wij dat hebben geschetst voor ons toekomstbeeld. Maar het is op dit moment de beste systematiek die wij hebben. Daarom ook is er bij het opstellen van het regeerakkoord voor gekozen om die leidend te laten zijn. Dat neemt niet weg dat wij ook in de NMCA wel degelijk kijken naar duurzaamheid. Dat aspect zit er echt wel in. Wij kijken ook buiten de NMCA om naar wat belangrijk is voor de verkeersveiligheid. Wellicht is het goed als wij nog een keer in een brief op een rijtje zetten wat wij precies meenemen in de NMCA-systematiek. Het lijkt mij goed dat de Kamer dat goed in een overzicht heeft, anders blijven wij een beetje in kringetjes rond praten. Mijn voorstel is dus om nog een keer in een brief duidelijk aan te geven hoe wij omgaan met de NMCA-systematiek. In de loop van 2018 komen de Staatssecretaris en ik dan terug op de wijze waarop wij in het Mobiliteitsfonds de slag naar echt programmatisch integraal werken willen gaan maken.

De voorzitter:

Heeft mevrouw Van der Graaf daar nog een vervolgvraag over? Dit was immers haar vraag.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Dank u, voorzitter. Ik zie die brief graag tegemoet. Op een later moment komen wij daar dan nog op terug.

De voorzitter:

Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks, die daar nog een aanvullende vraag over heeft.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Wij ontvangen heel graag die brief. Ik hoop dat in die brief ook aandacht kan worden besteed aan de onderliggende WLO-scenario's en wat die eigenlijk zeggen over het klimaat. Hetzelfde geldt voor de opmerkingen die in eerste termijn tot enige discussie leidden over de trends op het vlak van het autoverkeer, die op dit moment anders lopen dan in de cijfers en modellen die het ministerie hanteert. Ik verwijs in dit verband naar het opiniestuk in de Volkskrant.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nogmaals, de systematiek van de scenario's zal ik in die brief graag uiteenzetten. Wat er allemaal aangaande het klimaat in zit, weten wij nog niet, want wij weten nog niet hoe al die afspraken precies omgezet zullen worden. Daar kan ik dus op dit moment nog geen inzicht in geven, omdat er op dit punt domweg nog niets bekend is.

Er resteren nog twee vragen van de heer Dijkstra. Allereerst vraagt hij of de aanpak van de A20 Nieuwerkerk–Gouda kan worden versneld. Ik heb al gezegd dat in 2018 een voorkeursbesluit zal worden genomen. Het kan dus eigenlijk niet sneller. Wel hebben wij in het BO MIRT met de regio afspraken gemaakt over een mogelijke voorfinanciering door de regio, met als oogmerk het vervroegen van de realisatie. Die afspraken zouden wij, als het allemaal loopt zoals gepland, begin 2019 in een bestuursovereenkomst kunnen vastleggen. Als dat zou lukken, zou dat een versnelling kunnen opleveren van maximaal twee jaar.

Voorts heeft de heer Dijkstra gevraagd of wij bereid zijn om een verkenning te starten naar de A12 Gouda–Oudenrijn. Uit de NMCA komt dit stuk inderdaad naar voren als knelpunt in 2030 – daar heeft de heer Dijkstra gelijk in – bij een lage economische groei. De A12 staat inderdaad ook in het regeerakkoord. Het knelpunt staat nu echter nog niet erg hoog in de file-top 50, dus wij hebben nog wat tijd, maar ik ben zeker van plan om een deel van het extra budget straks in te zetten voor maatregelen op dit traject. Daarvoor zal ik nog deze kabinetsperiode een formele procedure starten. Wij moeten daarbij in ogenschouw nemen dat wij niet alles tegelijk kunnen gaan verbouwen op het traject tussen Rotterdam en Utrecht. Het moet allemaal ook nog een beetje doenlijk blijven voor de doorstroming. Wij zijn er echter volop mee bezig.

De voorzitter:

Daarmee zijn wij gekomen aan het eind van de eerste termijn van de bewindspersonen. Wij hebben gezegd dat wij ongeveer een kwartier zullen schorsen. Ik zal de vergadering schorsen tot 17.45 uur, zodat u ruim de gelegenheid hebt om uw moties voor de tweede termijn van de Kamer te opstellen. Strak om 17.45 zullen wij de vergadering voortzetten.

De vergadering wordt van 17.26 uur tot 17.49 uur geschorst.

De voorzitter:

We zijn nu toegekomen aan de tweede termijn van de Kamer in dit MIRT-overleg. De Kamerleden hebben daarin de mogelijkheid om moties in te dienen. Plenair kunnen moties worden overgenomen, maar in een notaoverleg kan dat niet. Ik geef dat de leden, de Minister en de Staatssecretaris maar mee, zodat zij dat weten.

Ik geef de heer Van Aalst van de PVV als eerste het woord.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Voorzitter. Ik bedank de bewindspersonen voor de beantwoording. Ik bedank de Minister voor de toegezegde verbreding van de A2 Het Vonderen–Kerensheide in Limburg en van de A58 tussen Breda en Tilburg. Het is ook goed dat de Minister naar de tunneldosering gaat kijken en de Staatssecretaris naar die spooraansluiting. Dat stemt mij tevreden. Waarover ik minder tevreden ben, of beter gezegd eigenlijk verbijsterd, is dat zowel de Minister als de Staatssecretaris bevestigt dat er een regeerakkoord ligt zonder dekking. Er wordt in het regeerakkoord een concrete lijst met wegen en ov-projecten genoemd, maar het geld om deze allemaal te realiseren, wordt niet geleverd. Nu ben ik nieuw als Kamerlid, maar een van de eerste dingen die ik meekreeg, was dat het een doodzonde is om ongedekte moties of amendementen in te dienen. Maar blijkbaar gaat deze stelregel niet op voor een regeerakkoord zolang daar creatief of smart mee wordt omgegaan. Ik vertrouw dan ook op de nodige financiële creativiteit van deze Minister bij de volgende zeven moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een breed ondersteunde motie van de provincie Noord-Brabant oproept om een verkeerslichtenvrij knooppunt Hooipolder te bepleiten bij het nieuwe kabinet;

overwegende dat dit project reeds onderdeel is van het MIRT maar door de bezuinigingen van Rutte II is uitgesteld;

van mening dat verkeerslichten op de rijkswegen resulteren in filevorming en gevaarlijke verkeerssituaties;

verzoekt de regering om in overleg met de provincie het knooppunt A27 Hooipolder zo spoedig mogelijk verkeerslichtvrij te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 13 (34 775-A).

Ter verduidelijking: de leden geven aan dat zij een motie ondersteunen door hun hand op te steken.

Het woord is opnieuw aan de heer Van Aalst van de PVV-fractie.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dank u, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de A20 bij Gouda tot de top drie fileknelpunten van Nederland behoort volgens de file top 50;

overwegende dat het project A20 Nieuwerkerk–Gouda reeds in het MIRT is opgenomen met de opmerking dat versnelling mogelijk is indien de provincie bereid is tot cofinanciering;

verzoekt de regering om met cofinanciering vanuit de provincie de A20 Nieuwerkerk a/d IJssel–Gouda sneller te realiseren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Aalst en Remco Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 14 (34 775-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de A2 tussen Eindhoven en Weert volgens de ANWB-leden het op één na grootste fileknelpunt van Nederland is;

overwegende dat het Platform A2 een uniek samenwerkingsverband is van burgers, bedrijven en gemeenten die allemaal pleiten voor een definitieve oplossing waar in ieder geval een permanente derde rijstrook onderdeel van uitmaakt;

van mening dat de Brainport Eindhoven een goede ontsluiting verdient;

verzoekt de regering om in samenspraak met Platform A2 de A2 Eindhoven–Weert zo spoedig mogelijk te verbreden naar ten minste 2x3 rijstroken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Aalst. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 15 (34 775-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat door de komst van de A4 Midden-Delfland de A4-Zuid de enige ontbrekende schakel is van de A4;

overwegende dat de A4-Zuid een belangrijke bijdrage kan leveren in het ontlasten van de ring van Rotterdam en de fileproblematiek daar;

verzoekt de regering om de ontbrekende schakel van de A4, de A4-Zuid, als verkenning in het volgende MIRT op te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 16 (34 775-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de A67 tussen Eindhoven en Venlo reeds is opgenomen in het MIRT, maar dat er eerst wordt gekeken naar alternatieve oplossingen voordat verbreding aan de orde is;

verzoekt de regering om de benodigde verbreding van de A67 naar 2x3 rijstroken tussen Eindhoven en Venlo zo spoedig mogelijk te realiseren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Aalst en Wilders. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 17 (34 775-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de hele N35 wordt opgewaardeerd naar 2x2 100 km-weg met uitzondering van het stuk bij Mariënheem;

overwegende dat hierdoor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het dorp in het geding zijn;

verzoekt de regering om met cofinanciering van de provincie het laatste stukje van de N35 bij Mariënheem te voltooien tot een 2x2 100 km-weg,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Aalst. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 18 (34 775-A).

De heer **Van Aalst** (PVV):
En de laatste motie, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de spitsstroken tussen Zaandam en Purmerend onvoldoende oplossing bieden voor de fileproblematiek op de A8 en de A7;

overwegende dat in lijn van de aangenomen motie-Van Aalst (34 775-XII-16) de Kamer heeft aangegeven om zo veel mogelijk plus- en spitsstroken op te waarderen naar volwaardige rijstroken;

verzoekt de regering om in de afweging voor het voorkeursbesluit mee te nemen of de spitsstroken tussen Zaandam en Purmerend op de A8 en A7 opgewaarderd kunnen worden tot volwaardige rijstroken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Aalst en Remco Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 19 (34 775-A).
Bent u daarmee ook bereid aan het einde van uw tweede termijn?

De heer **Van Aalst** (PVV):
Ja.

De voorzitter:

Dan is het woord aan de heer Dijkstra van de fractie van de VVD.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Voorzitter. Goed overleg. Dank daarvoor. Ik heb een viertal moties. Ik dank ook de collega's voor het meedenken. Ik ben blij met alles wat er in het regeerakkoord staat. Ik ben blij dat we extra geld hebben en echt aan de slag kunnen gaan. We weten dat het niet genoeg geld is, maar we kunnen wel echt een stukje verlichting geven aan al die mensen die dagelijks in de trein zitten of op de fiets of in de auto of wat dan ook. De volgorde is andersom. In het weekend ben ik dol op fietsen. Ik heb vier moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt te onderzoeken of en op welke wijze de verbreding van de N50 afgerond kan worden in 2022 of zo veel eerder als mogelijk en hierbij in

overleg te treden met de provincie Overijssel en de regio met betrokkenheid van ondernemers om ook de mogelijkheden die zij zelf hebben te verkennen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Remco Dijkstra, Van der Graaf en Von Martels. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 20 (34 775-A).

Dan kunt u door naar de tweede motie.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

De tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende de motie-Visser (29 398, nr. 551) en de gewijzigde motie van het lid Von Martels c.s. over veilige inrichting van de N-wegen (34775-X11-57);

verzoekt de regering in het kader van het programma Meer Veilig een prioritering aan te brengen van aanpak van N-wegen, uitgaande van aantal en aard van ongevallen, mate van cofinanciering en via het principe van werk met werk maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Remco Dijkstra, Van der Graaf, Von Martels, Sienot, Van Aalst, Laçin, Gijs van Dijk en Kröger.

Zij krijgt nr. 21 (34 775-A).

Gaat u naar uw derde motie.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dit is de derde motie. Daarna heb ik nog één opmerking.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in het regeerakkoord vele wegentrajecten genoemd worden die geheel of deels een stap verder moeten komen, zoals de A2 (Veghel-Deil), A4 (Burgerveen-knooppunt Prins Clausplein), A12 (Gouda-De Meern en De Meern-Bodegraven), A20 (Nieuwerkerk-Gouda), knooppunt A1/A30 en A1 (onderzoek) en verder oostwaarts richting Apeldoorn, A28 (onderzoek) en A58 (Tilburg-Bavel);

verzoekt de regering voortvarend aan de slag te gaan met bovenstaande en andere relevante wegtrajecten uit het regeerakkoord,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 22 (34 775-A).

Gaat u naar uw derde motie.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dan heb ik eerst iets over Kornwerderzand. Daar gaat een collega een motie over indienen. Het is daar belangrijk om samen het project verder te krijgen, dus met de regio, met Europese steun als het kan en met het Ministerie van IenW, zonder dat het per se rijksgeld moet kosten. Ja, het is zo dat die sluis in 2023 toch niet komt, maar we willen echt wel samen verder aan de gang om dit project op een gegeven moment verder te brengen. De motie zal worden ingediend door mevrouw Van der Graaf. Mijn eigen laatste motie gaat over quick wins bij de A15-goederencorridor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het kabinet de beschikbare financiële middelen voor de A15-goederencorridor primair inzet voor het wegtraject Papendrecht–Gorinchem, wat als eerste als groot knelpunt geïdentificeerd is;

verzoekt de regering in de verkenning A15-goederencorridor breed te kijken naar oplossingen voor wegenknel punten in de gehele corridor en daarbij ook te zoeken naar oplossingen waarvoor geen procedures nodig zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 23 (34 775-A).

Ik zie dat de heer Dijkstra daarmee aan het eind van zijn tweede termijn is. Dan geef ik het woord aan de heer Sienot van de D66-fractie.

De heer Sienot (D66):

Dank u wel. Ik zal snel beginnen. We zijn blij met de toezeggingen van de Staatssecretaris over het onderzoek naar hoe de fiets kan worden bevorderd en natuurlijk over het onderzoek naar het fiscaal stimuleren van leasefietsen. We hopen dat Staatssecretaris Snel zal zeggen: aha, op die fiets!

Ik heb nog vier moties, om te beginnen een motie over de NRU.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een aanpassing van de Noordelijke Randweg Utrecht bijdraagt aan een betere verkeersdoorstroming, verkeersveiligheid en schonere lucht;

overwegende dat de gemeenteraad en provinciale staten van Utrecht al investeringsgeld hebben gereserveerd hiervoor;

overwegende dat de plannen voor de NRU veel concreter zijn dan de mobiliteitsanalyse U Ned;

overwegende dat de aanpak van de NRU urgent is en geen vertraging mag oplopen;

constaterende dat in het regeerakkoord is afgesproken om ontbrekende schakels in het wegennet aan te pakken en met de regio Utrecht aan de slag te gaan met de NRU;

verzoekt de regering om zo snel mogelijk tot een akkoord te komen met de gemeente en provincie Utrecht over de noodzakelijke investeringen voor de NRU,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Sienot, Van der Graaf, Remco Dijkstra en Von Martels. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 24 (34 775-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het personen- en goederenvervoer de afgelopen jaren is gegroeid en naar verwachting de komende jaren verder zal groeien;

overwegende dat ook op gedecentraliseerde spoorlijnen sprake is van forse groei;

overwegende dat deze groei volgens de NMCA tegen grenzen zal aanlopen door bijvoorbeeld een gebrek aan opstelcapaciteit, inhaalsporen, te korte perrons of ontbrekende stations;

verzoekt de regering voorafgaand aan de MIRT-overleggen in het najaar van 2018 in gesprek te gaan met concessieverleners, regionale vervoerders en ProRail om de regionale knelpunten op het spoor aan te pakken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Sienot, Jetten, Van der Graaf, Kröger, Ziengs en Gijs van Dijk.
Zij krijgt nr. 25 (34 775-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het gebruik van nieuwe technologie en data kansen biedt om mensen op een snelle, prettige en duurzame manier te laten reizen;

overwegende dat de uitdagingen en oplossingen voor bereikbaarheid verschillen in stedelijke of landelijke gebieden en soms over provinciegrenzen heen;

overwegende dat slimme innovaties op basis van «mobility as a service» een belangrijke rol kunnen spelen in het optimaliseren van reiscomfort in combinatie met bestaande vervoersmiddelen, zoals de trein, bus of fiets;

verzoekt de regering in 2018 in het kader van de MIRT-cyclus in iedere provincie een innovatieve pilot mogelijk te maken om dergelijke oplossingen voor bereikbaarheid te verkennen, en het delen van de opgedane ervaringen en kennis te faciliteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Sienot, Jetten en Van der Graaf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 26 (34 775-A).

De heer **Sienot** (D66):

De finale motie, mevrouw de voorzitter. Van mij dan.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de dagelijkse bereikbaarheidsproblemen tussen Weert en Eindhoven op de A2 leiden tot hoge kosten, congestie en problemen;

overwegende dat met deze aanpak mogelijk een grote bijdrage kan worden geleverd aan de doorstroming op dit traject;

constaterende dat regionale overheden, werkgevers en werknemersorganisaties zich bereid hebben verklaard een maatschappelijke kosten-batenanalyse op te stellen;

constaterende dat regionale overheden voorwaardelijk bereid zijn tot cofinanciering van de aanleg van smartlanes;

constaterende dat op de A58 en A67 innovatieve projecten lopen;

verzoekt de regering te onderzoeken of succesvolle maatregelen uit die projecten geïntegreerd kunnen worden in het programma SmartwayZ, en dan in het bijzonder op het traject Weert–Eindhoven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Sienot en Remco Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 27 (34 775-A).

Bent u daarmee aan het einde van uw betoog? Dan geef ik graag het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan beide bewindspersonen voor de uitgebreide beantwoording. Onze zorg over de NMCA en de onderliggende scenario's zijn toch niet weggenomen. We zijn echt bezorgd over hoe we onze klimaatopgave gaan halen als we de fileproblematiek blijven oplossen met meer asfalt. De doorrekening van het verkiezingsprogramma van GroenLinks heeft laten zien dat dit verreweg het beste is om de fileproblematiek aan te pakken. Het kan dus echt anders en duurzamer. Ik hoop daar de komende tijd mee aan de slag te gaan, samen met u. Daarom de volgende vier moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de NMCA in belangrijke mate is gebaseerd op het WLO-scenario, dat uitgaat van 2,5°C tot 3°C en 3,5°C tot 4°C temperatuurstijging;

constaterende dat Nederland zich heeft gecommitteerd aan het klimaatverdrag van Parijs, dat inzet op maximaal 2°C temperatuurstijging;

verzoekt de regering om WLO-scenario's uit te werken die conform het klimaatverdrag zijn, en daarmee in lijn met het kabinetsbeleid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 28 (34 775-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de NMCA slechts reactief en knelpuntgerichte analyses maakt en daarbij belangrijke toekomstige ontwikkelingen en hun gevolgen niet betreft;

constaterende dat andere belangrijke zaken, zoals duurzaamheid, veiligheid en leefbaarheid geen onderdeel zijn van de NMCA, maar wel belangrijk zijn voor een integrale afweging;

verzoekt de regering om bij de keuzes voor investeringen in infrastructuur een breder afwegingskader te ontwikkelen en de Kamer hier actief bij te betrekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 29 (34 775-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat vliegen een onevenredig grote impact op ons klimaat heeft;

overwegende dat ons luchtruim vol is en Schiphol aan zijn grenzen zit;

overwegende dat omwonenden van luchthavens veel last hebben van geluidshinder en ultrafijnstofemissies;

constaterende dat voor veel korte vluchten de trein een prima alternatief kan zijn;

verzoekt de regering om te onderzoeken wat er nodig is om voor de top twintig populairste kortereafstandsroutes een aantrekkelijk alternatief per spoor te ontwikkelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 30 (34 775-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de trein op veel routes een prima alternatief is voor de auto, behalve daar waar geen trein rijdt;

constaterende dat er een belangrijke schakel in ons railnetwerk ontbreekt, tussen Utrecht en Breda;

verzoekt de regering om te onderzoeken wat er nodig en mogelijk is voor dit traject en bij dit onderzoek een bredere kosten-batenafweging te maken, met daarin niet alleen de directe kosten en de tijdwinst, maar ook minder files, meer verkeersveiligheid en klimaatwinst,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger, Laçin en Gijs van Dijk. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 31 (34 775-A). Er is een vraag van de Staatssecretaris, ter verheldering.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik weet dat er op dit laatste punt al een aantal malen dingen onderzocht zijn. Wat mist mevrouw Kröger in de al bestaande onderzoeken en wil zij nu nog graag uitgezocht hebben? Waar ziet de motie dus op? Ze wil natuurlijk niet dat we nog een keer onderzoek doen dat al gedaan is, dus daarom mijn verhelderende vraag.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Bij mijn weten zijn bij de eerdere studies de klimaatwinst, dus het vooruitblikken op hoe de CO₂-prijzen zich gaan ontwikkelen, en de financiële winst op het gebied van verkeersveiligheid niet als zodanig in kaart gebracht.

De voorzitter:

Ik denk dat de Staatssecretaris daar straks op zal reageren bij het bespreken van de moties. Tijdens de dinerpauze kan ze het misschien ondertussen even checken.

Ik begrijp dat u aan het eind van uw betoog bent, mevrouw Kröger. Ik geef daarom het woord aan de heer Laçin van de SP-fractie.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Dank aan beide bewindspersonen voor het beantwoorden van alle vragen en het goeie debat. Wij begrijpen dat niet alles tegelijkertijd en nu meteen kan, maar het debat laat zien dat er een aantal uitdagingen voor ons liggen, die snel aangepakt moeten worden. Ik wil een tweetal moties indienen. Ondanks alle punten die de bewindspersonen hebben nagelopen en waarvoor ze hun best hebben gedaan, zijn voor mij een aantal vragen onvoldoende beantwoord gebleven. Zo heb ik rondom de A8 expliciet aandacht gevraagd voor het stuk snelweg dat dwars door, of eigenlijk over, Koog aan de Zaan en Zaandijk loopt. De geluidsschermen zijn daar veel te laag en sluiten lang niet overal op elkaar aan, waardoor geluid en uitstoot niet of onvoldoende tegengehouden worden. De Werkgroep A8/Coenbrug is al jaren bezig om tot oplossingen te komen, maar blijkbaar komt hij er niet helemaal uit met Rijkswaterstaat. Daarom mijn oproep aan de Minister om zelf polshoogte te nemen en zelf te gaan praten met die groep. Daarvoor dien ik samen met de heer Dijkstra van de VVD de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de A8 bij de huidige verkeersstroom voor overlast zorgt omdat de inrichting niet compleet is;

overwegende dat de actiegroep A8-Coenbrug al lange tijd pleit voor verbeteringen;

verzoekt de regering om in gesprek te gaan met de actiegroep A8-Coenbrug over de geluidsoverlast en mogelijke oplossingen te delen met de Kamer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Laçin en Remco Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 32 (34 775-A).

De heer Laçin (SP):

Ik heb goed geluisterd naar wat de Minister vertelde over de geluidsoverlast bij de verbrede A27 bij Hilversum. Ik heb haar op mijn interruptie horen zeggen dat zij de bomenkap wil compenseren met nieuwe aanplant en dat zij met het lokaal en provinciaal bestuur in gesprek wil gaan over eventuele geluidsschermen. Daarvoor heb ik de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de verbreding van de A27 bij Hilversum ertoe heeft geleid dat er op grote schaal bomen zijn gekapt;

overwegende dat dit niet alleen voor de natuur, maar ook voor de omwonenden een enorme impact heeft en heeft geleid tot extra geluidsoverlast;

verzoekt de regering om met de omwonenden en het lokaal en provinciaal bestuur in gesprek te gaan over de geluidsoverlast en de mogelijke oplossingen hiervoor, en deze resultaten voor de zomer van 2018 aan de Kamer aan te bieden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Laçin, Gijs van Dijk en Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 33 (34 775-A).

De heer Laçin (SP):

Mijn laatste punt betreft Kornwerderzand. De gedane oproep hieromtrent ondersteunen wij dan ook. Mijn buurvrouw zal daarover zo meteen een motie indienen waar onze naam ook onder staat.

De voorzitter:

Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Voorzitter. Dank aan de bewindspersonen voor de uitgebreide beantwoording. Ik zie ook uit naar een mooie samenwerking. U heeft ook echt blijk gegeven van het feit dat we ons niet alleen druk moeten maken over de bereikbaarheid in de Randstad en het gebied daaromheen, maar ook over de bereikbaarheid in de regio. Ik zie uit naar de komende jaren. Ik heb een viertal moties die ik zou willen indienen. Ik houd mijn bijdrage dan ook verder kort, omdat ik niet zo heel veel spreektijd meer heb.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Kamer op 28 november 2016 unaniem de motie-Hoogland c.s. (34 550-A) heeft aangenomen over het realiseren van een nieuwe verbrede sluis bij Kornwerderzand;

overwegende dat ondanks grote inspanningen en betrokkenheid van de regio om dit project te realiseren de recente aanvraag van de CEF-subsidie in 2018 niet is toegewezen;

overwegende dat het Rijk de rijksbijdrage van 30 miljoen euro wil reserveren tot medio 2018;

van mening dat het uitwerken van een projectvoorstel en een financieringsvoorstel van een nieuwe verbrede sluis bij Kornwerderzand een gezamenlijke verantwoordelijkheid is van het Rijk en de regio;

verzoekt de regering de regio actief te ondersteunen bij het werken aan een nieuw projectvoorstel en financieringsvoorstel, en de Kamer hierover medio 2018 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf, Remco Dijkstra, Von Martels, Sienot, Laçin en Gijs van Dijk.
Zij krijgt nr. 34 (34 775-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het regeerakkoord inzet op verkeersveiligheid, onder meer door investeringen in veilige weginrichting bij N-wegen;

overwegende dat de rijksweg N59 bekendstaat als één van de gevaarlijkste wegen in Nederland en dat er bijna dagelijks files staan;

verzoekt de regering in overleg met de provincies Zuid-Holland en Zeeland en de gemeenten Schouwen-Duiveland en Goeree-Overflakkee de extra investeringen in verkeersveiligheid op de N59 zo snel mogelijk te realiseren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf en Remco Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 35 (34 775-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er in Nederland 123 openbaar toegankelijke en 230 particuliere onbewaakte spoorwegovergangen op het reizigersnet zijn;

overwegende dat de inzet van de regering zich tot nog toe toespitst op de openbaar toegankelijke onbewaakte spoorwegovergangen;

overwegende dat onbewaakte spoorwegovergangen levensgevaarlijk zijn;

verzoekt de regering een inventarisatie en risicoanalyse te maken van alle onbewaakte spoorwegovergangen en uiterlijk in het voorjaar van 2018 met een plan van aanpak te komen om de gevaarlijkste overwegen met spoed aan te pakken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf, Ziengs, Sienot en Gijs van Dijk. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 36 (34 775-A).

Ik geef u even wat coulance want u was terughoudend met uw interrupties. Dus dient u gerust ook de vierde motie in.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Goed. Dat is de motie over de A28. Dus ik ben heel blij met die coulance.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de A28 is opgenomen in het regeerakkoord;

constaterende dat de A28 de belangrijkste verkeersader is voor Oost- en Noord-Nederland;

overwegende dat de A28 bij het hoge groeiscenario in de NMCA ook tussen Zwolle en Hoogeveen een knelpunt wordt;

constaterende dat het vrachtverkeer op de A37–Duitse grens exponentieel groeit;

constaterende dat het traject A28 Hoevelaken–Hattemerbroek al onderdeel is van het MIRT-onderzoek A28;

verzoekt de regering de A28 tussen Zwolle en knooppunt Hoogeveen toe te voegen aan het MIRT-onderzoek A28,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf, Von Martels, Remco Dijkstra en Jasper van Dijk. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 37 (34 775-A).

Dank voor uw bijdrage. Dan is nu het woord aan de heer Von Martels van de CDA-fractie.

De heer Von Martels (CDA):

Dank u wel voorzitter. Ook ik wil heel graag de Minister en Staatssecretaris dankzeggen voor de beantwoording. Het belooft een constructieve periode van drie of vier jaar te worden met dit kabinet. Ik zie uit naar alle plannen die mogelijkerwijs gerealiseerd kunnen worden. Wij denken dat er heel wat mogelijk is, gezien de extra financiële middelen die er zijn. Die ambities hoop ik terug te zien in de prestaties die worden geleverd.

In de eerste termijn had ik nog een aantal vragen openstaan, maar de tijd was te kort om die aan de orde te stellen. Daarom wil ik een viertal punten nog even naar voren brengen. Een drietal gaat over het spoor en één gaat over de A76.

De eerste vraag betreft het volgende. In het regeerakkoord staat dat het kabinet geld reserveert voor de heractivering van de spoorlijn tussen Weert en Hamont in buurland België. Wat gaat de inzet van de Minister worden?

De tweede vraag betreft de perrons in Heino. Het is misschien niet voor iedereen bekend, maar het gaat over de intercity Zwolle–Enschede. Er moeten snelheidsbeperkingen worden opgelegd wegens het feit dat de perrons daar te smal zijn. Wat zal de inzet zijn om tot een verbetering te komen, zodat er in ieder geval geen tijdverlies wordt geleden op dat traject?

Er komt een breed onderzoek naar alle knelpunten met grensoverschrijdingen met buurlanden. Dank voor deze inzet. Het moet over spoor- en weginfrastructuur gaan. Komt de spoorlijn tussen Gent en Terneuzen dan ook in beeld?

Ten slotte een vraag die alleen het CDA kan stellen, een partij die hecht aan folklore en tradities. U zult snel begrijpen waar het dan over gaat. De provincie Limburg vindt dat het vervoer van de carnavalswagens het beste kan geschieden via een begeleid vervoer over de A76 in plaats van via de grote omweg over het onderliggende wegennet. Men heeft aangeboden om de carnavalswagens over de twee kilometer autosnelweg te begeleiden, om alles in goed banen te leiden. Wij vinden dat het in verband met het cultureel grensoverschrijdend samenwerken tussen carnavalsverenigingen in Nederland en België toegestaan moet worden dat die carnavalswagens een stukje over de A76 rijden. Vindt de Minister dat ook? Dat is de vraag. Deze vraag is heel gemakkelijk te beantwoorden met ja of nee.

Ten slotte heb ik nog een viertal moties.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, mijnheer Von Martels: er is een interruptie van de heer Dijkstra op dit punt. Ik wil hem daarvoor toch wel graag even de gelegenheid geven. Ik heb niet gezegd dat er niet geïnterrumpeerd mag worden, dus het woord is aan de heer Dijkstra van de VVD.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik heb een interruptie over die carnavalsoptocht; een belangrijk punt. Vorig jaar is die ook ter sprake gekomen en toen is er een oplossing gevonden door de Minister. Ik hoop en ga ervan uit dat wij die oplossing nu weer weten te vinden, vanwege het belang daar. Eigenlijk zou ik de Minister willen vragen: laten wij het niet voor één keer oplossen, maar laten wij het voor iedere carnavalsperiode oplossen, in de zin dat die stoet daar één keer een paar uurtjes over die weg kan gaan. Is de heer Von Martels dat met mij eens?

De heer Von Martels (CDA):

Ik dacht even dat die interruptie voor de Minister was, maar uiteraard ben ik het ermee eens dat er een structurele oplossing komt, zodat ik dit volgend jaar tijdens het MIRT-overleg niet weer aan de orde hoeft te stellen. Laten wij ervoor pleiten dat hiervoor een structurele oplossing komt.

Dan wil ik nu een viertal moties indienen. De eerste gaat over de A1, bij de A30 en de A35.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering voornemens is de knelpunten op de A1 aan te pakken;

verzoekt de regering samen met de medeoverheden concrete plannen uit te werken voor de oplossing van de volgende twee grote fileknelpunten: het hele knooppunt A1/A30 en het stuk A1/A35 tussen de knooppunten Azelo en Buren;

verzoekt de regering voorts medio 2018 voorstellen te doen hoe deze knelpunten structureel opgelost kunnen worden en daarvoor voldoende financiële middelen te reserveren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Von Martels, Remco Dijkstra en Van der Graaf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 38 (34 775-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyses (NMCA's) door het Ministerie van IenW worden aangewend om potentiële langetermijnbereikbaarheidsopgaven in beeld te brengen;

overwegende dat de NMCA slechts één van de bouwstenen vormt voor het bepalen van landelijke en regionale bereikbaarheidsopgaven;

overwegende dat naast deze NMCA de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) in het ruimtelijk-infrastructurele domein het belangrijkste afwegingskader vormt;

constaterende dat deze methodieken knelpuntgericht zijn en zich richten op het Nederlands grondgebied waardoor grensoverschrijdende baten niet of nauwelijks worden meegewogen en kansen slechts beperkt in beeld komen;

verzoekt de regering op korte termijn met voorstellen te komen zodat vooral voor grensregio's de grensoverschrijdende baten ook volwaardig meegewogen kunnen worden en meer economische kansen voor de Nederlandse economie benut kunnen worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Von Martels, Remco Dijkstra en Van der Graaf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 39 (34 775-A).

De heer Von Martels (CDA):

Ik was bang dat er een motie ontbrak. Er komt een derde en ook nog een vierde. Eerst de derde motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat bij de verbreding van de A27 ter hoogte van Hilversum sprake is van een forse bomenkap, waar omwonenden veel hinder door ondervinden;

overwegende dat (natuur)compensatie van die bomen door het Rijk wordt voorgestaan;

verzoekt de regering in overleg met omwonenden en betrokken overheden welwillend te bezien of de (natuur)compensatie kan plaatsvinden door de aanleg van een geluidsscherm,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Von Martels en Sienot. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 40 (34 775-A).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de realisering Maaslijn (Nijmegen–Sittard) problemen kent door vertraging en een financieel tekort;

overwegende dat alle politieke partijen in het Limburgs parlement een oproep steunen voor complete realisatie;

overwegende dat de provincie Limburg wederom een substantiële bijdrage wil doen als het Rijk dit ook doet;

overwegende dat regionale initiatieven met bijbehorende cofinanciering bijdragen aan positieve ontwikkelingen aan leefbaarheid en economie van de regio;

verzoekt de regering zich in te spannen samen met de betrokken provincies de complete realisering van de Maaslijn (inclusief station Grubbenvorst-Greenport Venlo) te bewerkstelligen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Von Martels en Amhaouch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 41 (34 775-A).

Het woord is aan de heer Van Dijk van de PvdA-fractie.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Voorzitter, dank u wel. Ook dank aan de bewindspersonen voor de uitgebreide toelichting en beantwoording. De bewindspersonen zitten er nog maar een paar weken en kunnen nu concreet nog maar een aantal voorstellen doen. 2018 wordt dan ook een heel belangrijk jaar voor de volgende besluiten die moeten worden genomen. Alle begrip daarvoor. Ik heb twee moties, maar daarvoor heb ik nog een algemene vraag over het Mobiliteitsfonds en de spelregels. De Minister antwoordde in eerste termijn dat zij dat in 2018 gaat vormgeven. Is het dan ook zo dat wij in het najaar van 2018 spreken over het Mobiliteitsfonds? Of spreken wij dan over de spelregels? Wat is ongeveer de tijdspanne van het Mobiliteitsfonds? Natuurlijk moet er overlegd worden met allerlei bestuurders, maar kan de Minister enig inzicht geven in de snelheid ervan? Dan heb ik twee moties.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het project Beter Benutten van groot belang is om een juiste balans tussen indeling van werktijden en woon-werkverkeer te vinden, met het oog op het ontlasten van onze infrastructuur;

constaterende dat de regio's Rotterdam en Amsterdam vorig jaar bij het MIRT afspraken hebben gemaakt met het Ministerie van IenW om via een programmatische aanpak de bereikbaarheid te verbeteren, waarbij hier ook in middelen werd voorzien;

constaterende dat voor de regio Utrecht een dergelijke afspraak nog niet is gemaakt en dat hiermee halverwege 2018 dergelijke projecten klaar zijn en er nog geen vervolg is afgesproken over voortzetting;

verzoekt de regering hierover met de regio Utrecht ook dergelijke afspraken te maken om hiermee zekerheid te helpen bieden voor de voortgang van het project Beter Benutten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Gijs van Dijk. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 42 (34 775-A).

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

De volgende motie gaat over de geluidswering. Daarover hebben we natuurlijk ook gesproken in dit debat.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat op verschillende locaties in Nederland door wegverbreding en aanverwante maatregelen langs snelwegen een toename van geluidsoverlast is bij bewoners;

constaterende dat dit onder andere het geval is bij de A1 bij Bathmen, de A29 bij Heiningen en de A27 bij Hilversum;

constaterende dat het bij geluidswerende maatregelen om bovenwettelijke maatregelen zou gaan, waarbij de rol en verantwoordelijkheid van de rijksoverheid niet op voorhand vastliggen;

van mening dat noodzakelijke capaciteitsverruiming van snelwegen niet ten koste moet gaan van de woon- en leefkwaliteit van bewoners nabij de snelwegen;

van mening dat het noodzakelijk is om geluidwerende maatregelen mogelijk te maken op deze trajecten waarbij ook gemeenten en/of provincies geacht worden te voorzien in cofinanciering;

verzoekt de regering in gesprek te gaan met de betreffende gemeenten en provincies om te bezien op welke wijze de rijksoverheid realisatie van bovenwettelijke geluidwerende maatregelen dichterbij kan brengen, onder voorwaarde dat deze overheden cofinanciering leveren vanuit de lokale wens tot overlastvermindering;

verzoekt de regering voorts dit gesprek met deze overheden aan te gaan en de Kamer voor 1 mei aanstaande nader te informeren over de uitkomst,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Gijs van Dijk, Kröger en Laçin.

Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 43 (34 775-A).

Hartelijk dank. Dan gaan we door naar de heer Ziengs van de VVD-fractie.

De heer Ziengs (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik vond dat er erg weinig moties waren, dus dacht ik: ik ga er ook nog een paar indienen. Maar bij nader inzien zie ik daar toch maar van af. Ik heb nog wel een paar aanvullende vragen naar aanleiding van mijn inbreng in eerste termijn.

We hebben het even gehad over de lightrail en de verkenning die eraan staat te komen. Wellicht heeft de Staatssecretaris er al iets over gezegd en heb ik dat niet goed opgevangen, maar het zou fijn zijn als hoogwaardig openbaar vervoer, dus de verlengde bussen et cetera, ook wordt meegenomen in die verkenning. Het zou zomaar kunnen zijn dat we daar veel efficiënter op kunnen inzetten, waardoor er geld overblijft voor andere leuke dingen.

Dan heb ik nog een tweede punt. In met name Noord-Nederland, waar we nog allerlei dieseltreinen voorbij zien komen – overigens werken die ook bij slecht weer, heb ik begrepen – wil men die treinen ombouwen op elektra. Er zijn wat pilots, maar er is ook een enorm project gaande in Noord-Nederland – en overigens ook op andere plekken in Nederland – met waterstof. Wellicht kan de Staatssecretaris daarop haar visie geven in het voorjaar, wanneer dat onderwerp aan de orde is. Ik denk dat dat erg belangrijk is, ook voor de toekomst.

Daar wilde ik het bij laten, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter:

Dan dank ik de leden voor hun inbreng in tweede termijn. Ik wil een uur schorsen, zodat de bewindspersonen de mogelijkheid hebben om even wat te eten en door de moties heen te lopen. Het zijn er toch alweer 31. Dat is ons recht als Kamer, dus daar maken we gebruik van. Er zijn ook nog wat vragen gesteld. Ik vind een uur schorsen heel redelijk, ook tegenover de bewindspersonen. Ik wens u in de schorsing eet smakelijk toe. We zien elkaar weer over een uur in deze zaal, om 19.30 uur.

De vergadering wordt van 18.26 uur tot 19.30 uur geschorst.

De voorzitter:

Hierbij heropen ik de vergadering van het notaoverleg MIRT. Er zijn nog een aantal vragen gesteld door de leden aan de bewindspersonen en het is tijd om op de 31 moties te reageren. Als de leden een verhelderende vraag hebben, geef ik daar natuurlijk de ruimte voor. Ik geef graag als eerste het woord aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Er zijn nog twee vragen aan mij gesteld, die zal ik eerst behandelen. De heer Von Martels had een vraag gesteld over het probleem van de carnavalswagens. Mogen die onder begeleiding over de A76 rijden? Dat is een terugkerend probleem. We hebben ook dit jaar weer voorgesteld dat er gebruik gemaakt kan worden van transport per dieplader. Een structurele oplossing op die weg is domweg niet mogelijk omdat de Vlaamse wegbeheerder hier niet aan wenst mee te werken. Om een grens over te kunnen, moet je ook aan de andere kant welkom zijn. Het zit er niet in, dus ik denk dat de situatie hetzelfde blijft.

De voorzitter:

Het woord is aan de heer Von Martels, want die heeft hier een vervolgvraag over.

De heer **Von Martels** (CDA):

Dat betekent dus eigenlijk dat ik de Minister volgend jaar weer moet verzoeken om dit mogelijk te maken. Dat is natuurlijk wel heel vervelend. Het zou prettiger zijn als dit nu in een keer geregeld zou kunnen worden. Daarnaast hoop ik dat u volgende week ook aanwezig bent. Ik zie dat er volgende week dinsdag een petitie met betrekking tot dit onderwerp wordt aangeboden. Dat is misschien een goede gelegenheid om met de mensen die het probleem aankaarten, nog eens te overleggen om tot een echte oplossing te komen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Zolang er aan de Vlaamse kant geen opening voor is, kan ik niet anders dan ook dit jaar de dieplader aanbieden. Overigens heb ik begrepen dat ze daar vorig jaar geen gebruik van hebben gemaakt en toch via de provinciale weg zijn gegaan. Het is dus niet zo dat ze er niet kunnen komen, het is alleen een iets andere route. Ik denk dat we het probleem niet groter moeten maken dan het is.

Er was nog een vraag gesteld door de heer Van Dijk. Kunnen we in het najaar van 2018 inhoudelijk over het Mobiliteitsfonds spreken, of alleen over de spelregels? In het najaar van 2018 zal het inderdaad gaan over de spelregels, want het zal dan echt nog niet lukken om het fonds in werking te hebben. Het moet zorgvuldig gebeuren met de regio, met u en met alle partijen. Bovendien zitten er nog een aantal procedures aan vast die tijd vragen. Mogelijk zal het tot een wetswijziging leiden, een aanpassing van de fondsstructuur. De financiële middelen maken niet dat we haast hebben, want tot 2030 is sowieso de huidige systematiek van kracht. Het zal gaan over de spelregels.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Ik dank de Minister voor het antwoord. Ik begrijp dat eerst de spelregels moeten worden vormgegeven en dan mogelijk een wetswijziging of niet. Laten we dan wel goed kijken naar wat de grote opgaven zijn, ook na 2030, zodat we niet hoeven te wachten om daarover met elkaar te spreken.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik ben dat helemaal eens met de heer Van Dijk. Het feit dat het fonds er nog niet is, wil niet zeggen dat we niet alvast integraal naar de problematiek kunnen kijken. Dat doen we ook op meerdere plekken met de programmatische aanpak en daar zullen we mee doorgaan.

Dan de moties. De motie op stuk nr. 13 gaat over het verkeerslichtenvrije knooppunt Hooipolder. Daarvan heb ik in de eerste termijn al gezegd dat de kosten erg hoog zijn. Het gaat om zo'n 250 miljoen. Het traject A59 waar verkeerslichten staan, is geen NMCA-knelpunt. Het zou bovendien tot een forse vertraging leiden, dus die wil ik ontraden.

De motie op stuk nr. 14 gaat over het project A20 Nieuwerkerk-Gouda. Mag ik die zo interpreteren – ik kijk even naar de heer Van Aalst – dat u bedoelt dat de regio de versnellingskosten zou willen financieren? Als zij dat willen, kan ik het oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:

Ik zie de heer Van Aalst knikken, dus dat is de manier waarop er naar de motie wordt gekeken.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie op stuk nr. 15 gaat over het traject A2 tussen Eindhoven en Weert. Daarin wordt gevraagd om zo spoedig mogelijk te verbreden naar

tenminste twee keer drie rijstroken. Dat gaat honderden miljoenen kosten. Ik ben daar niet toe bereid, dus ik ontraad de motie.

De motie op stuk nr. 16 verzoekt de regering om de A4-Zuid, de enige ontbrekende schakel van de A4, als verkenning in het volgende MIRT op te nemen. Dat is geen prioritair knelpunt. Er is eerder onderzoek naar gedaan. Het is een heel forse ingreep, ook in het landschap, dus het wordt een heel duur project. Op dit moment ontraad ik de motie.

De motie op stuk nr. 17 verzoekt de regering om de verbreding van de A67 naar twee keer drie rijstroken tussen Eindhoven en Venlo zo spoedig mogelijk te realiseren. Ik moet deze motie ook ontraden. We willen in het kader van SmartwayZ eerst kijken naar de slimme oplossing en dan pas naar asfalt. Ik ontraad die motie op dit moment.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik vraag mij af of dat verschil zou maken. Zo spoedig mogelijk kan ook; vandaar dat smart niet mogelijk is.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Als u het zo omschrijft, dan maakt het niet uit en hoeft u de motie ook niet in te dienen. Ik zou denken dat die dan mogelijk overbodig is. We kijken eerst naar de slimme oplossing en dan pas naar asfalt. Dat doen we zo snel mogelijk. Ja?

De **voorzitter**:

Het is aan de heer Van Aalst of hij zijn motie wil aanhouden tot het zo snel mogelijk is bekeken en hij er de uitkomsten van weet. Anders kan hij die gewoon in stemming brengen. Ik kijk even naar de heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik ga er nog even over nadenken.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dank u wel.

De motie op stuk nr. 18 verzoekt de regering om het laatste stuk van de N35 bij Mariënheem te voltooiën met een 2x2 100 km-weg. Ik ben daar in eerste termijn uitgebreid op ingegaan. De maatregelen bij Mariënheem zijn onderdeel van een bestuursovereenkomst over het hele traject. Met gemeente en provincie zijn we die maatregelen aan het voorbereiden voor uitvoering. Nog verdergaande en duurdere maatregelen zoals de twee keer twee zijn daar niet in afgesproken. Daarom ontraad ik de motie.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dat is toch spijtig. Het is een mooie kans, een maatregel van 40 miljoen waarvan de regio de ene helft draagt en de andere helft, slechts 20 miljoen, bij het Rijk zal liggen. Ik begrijp niet zo goed waarom dat niet zou kunnen. Sterker nog, het zou een fantastische oplossing zijn, ook voor de veiligheid en leefbaarheid in Mariënheem. Ik vind het jammer dat ik de Minister in dit geval niet op andere gedachten kan brengen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Als de regio dat in het kader van een bestuursovereenkomst nog een keer bij ons zou aankaarten, dan gaan we uiteraard het gesprek weer aan. Vooral nog is het geen onderdeel van de afspraken die we met de gemeente en de regio hebben.

De motie op stuk nr. 19 verzoekt de regering om in het voorkeursbesluit mee te nemen of de spitsstroken tussen Zaandam en Purmerend op de A8 en A7 opgewaardeerd kunnen worden tot volwaardige rijstroken. Op dit moment loopt de verkenning Corridorstudie Amsterdam–Hoorn en wordt deze maatregel als alternatief meegenomen. Ik kan deze motie oordeel Kamer geven.

De motie op stuk nr. 20 verzoekt te onderzoeken of de N50 afgerond kan worden in 2020 of zoveel eerder en in overleg te treden met de provincie Overijssel. Tijdens het BO MIRT heb ik al afgesproken om de planstudie in 2019 te starten en de realisatie in 2022, 2023 af te ronden. Dit past daarin, dus oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 21 gaat over de veiligheid op de N-wegen. De essentie van de motie lees ik als een wens naar een zo effectief en doelmatig mogelijke invulling van het programma verkeersveiligheidsmaatregelen. We gaan nu het afwegingskader voor het vervolg op Meer Veilig ontwikkelen. Daarbij wil ik deze doelen graag meenemen. Ik kan hier ook oordeel Kamer geven.

Dan de motie over de wegentrajecten. Ik zal ze korthedshalve niet allemaal opnoemen, maar de motie van de heer Dijkstra verzoekt de regering om voortvarend aan de slag te gaan met de relevante wegentrajecten. Daarvan kan ik zeggen: oordeel Kamer.

Dan de motie op stuk nr. 23 van de heer Dijkstra over quick wins op de A15 goederencorridor. Het geld voor die verkenning is bedoeld om het knelpunt op de wegen op te lossen. Er wordt gevraagd breed te kijken naar oplossingen, slimme mobiliteitsmaatregelen te nemen en te kijken naar de hele corridor. Ook daarvan kan ik zeggen: oordeel Kamer.

Motie-Sienot c.s. op stuk nr. 24 gaat over het zo snel mogelijk tot een akkoord komen met de gemeente en de provincie Utrecht inzake de noodzakelijke investeringen voor de NRU. Ik ben hierop in eerste termijn uitgebreid ingegaan. Deze motie past in dat debat en ook hiervan kan ik zeggen: oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 26 verzoekt de regering in 2018 in het kader van de MIRT-cyclus in iedere provincie een innovatieve pilot mogelijk te maken om dergelijke oplossingen voor bereikbaarheid te verkennen. Ik zou de heer Sienot eigenlijk het verzoek willen doen om deze motie aan te houden. We hebben op dit moment een marktconsultatie gedaan waarbij al sprake is van zeven pilots. Ik zou eigenlijk aan u willen voorstellen, want er is al een heel groot aantal provincies bij betrokken, dat als er nog provincies buiten de boot vallen, we kunnen kijken of die alsnog kunnen aansluiten. Er zijn al wat pilots in beweging, maar die zijn nog niet concreet genoeg. Als u ons even de tijd geeft tot we alles goed in beeld hebben, kunt u kijken of u aan uw trekken komt en inderdaad alle provincies een pilot krijgen of dat er nog iemand buiten de boot valt. Ik denk dat we het misschien al wel gaan redden.

De voorzitter:

Wat is het antwoord van de heer Sienot van de D66-fractie op dit verzoek van de Minister?

De heer **Sienot** (D66):

Aanhouden, zegt meneer Dijkstra. Nee, alle gekheid op een stokje, dit lijkt mij een goed voorstel. Ik ben heel benieuwd hoe, als er dan nog partijen buiten de boot vallen, we toch gaan kijken om die aan boord te krijgen.

De voorzitter:

Misschien kan de Minister nog aangeven op welke termijn ze hierop terug wil komen richting de Kamer, als de Kamer zo coulant is om haar aan te houden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Het Beter Benutten-programma loopt halverwege het komende jaar af. Laten we zeggen dat we ergens rond de zomer in beeld moeten hebben of alle provincies een leuke pilot kunnen krijgen.

De heer **Sienot** (D66):

Ik kan me de zomer op dit moment nauwelijks voorstellen, maar dit is prima, mevrouw de voorzitter.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer Sienot stel ik voor zijn motie (34 775-A, nr. 26) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De voorzitter:

We gaan door met de volgende motie.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, we gaan verder met de motie op stuk nr. 27, die de regering verzoekt om succesvolle maatregelen te integreren in SmartwayZ, in het bijzonder op het traject Weert–Eindhoven. Ik ben samen met de regio op verschillende trajecten binnen SmartwayZ bezig om naar innovatieve oplossingen te kijken. Uiteraard is het dan ook de bedoeling om succesvolle oplossingen daarvan uit te rollen. Dat kan ook eventueel op dat traject A2 Weert–Eindhoven. Ik kan hierop oordeel Kamer zeggen.

De motie op stuk nr. 28 gaat over het klimaat in de WLO-scenario's. Er wordt verzocht om scenario's uit te werken die Parijsproof zijn. Deze motie ontraad ik, want de planbureaus stellen de WLO-scenario's op. Het zijn beleidsarme scenario's die laten zien dat er op het gebied van klimaatbeleid en mobiliteitsbeleid nog veel nodig is om te voldoen aan de doelstellingen zoals ze in Parijs zijn geformuleerd. De maatregelen die daarbij horen, zijn we nog aan het uitwerken. Ik kan dit op dit moment niet honoreren, dus ik ontraad de motie.

In de motie op stuk nr. 29 wordt verzocht om een breder afwegingskader te ontwikkelen voor het afwegen van infrastructuuropgaven dan de NMCA, duurzaamheid, leefbaarheid en veiligheid. Die motie is overbodig, want het Mobiliteitsfonds gaat al heel breed alle onderwerpen bekijken die u noemt. Dat gaan we dus niet alleen in NMCA-verband doen; dat gaan we in de hele heroriëntatie van het MIRT, van het Infrastructuurfonds naar het Mobiliteitsfonds, oppakken.

De voorzitter:

Daarmee is het oordeel «ontraden», want «overbodig» hebben wij niet als iets wat we kunnen doen, maar hier is misschien nog een vraag over mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Misschien is de motie niet duidelijk genoeg geformuleerd, maar de intentie was juist dat we verder bouwen op de NMCA in dat integrale Mobiliteitsfonds en dat daar inderdaad een afwegingskader in komt. Daar is ook al het nodige over gezegd door de Minister en de Staatssecretaris. Daarbij zijn voor ons duurzaamheid, veiligheid en leefbaarheid drie ankers die er goed in zouden moeten staan en wij willen als Kamer actief betrokken worden bij het ontwikkelen van dat afwegingskader op die drie terreinen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kan ik eigenlijk alleen maar herhalen dat we dat op zich met u eens zijn, maar dat we dat al doen in de hele omschakeling naar het Mobiliteitsfonds. U mag er dus van verzekerd zijn dat ook die elementen daarvan onderdeel uitmaken, maar daarmee is de motie dus overbodig en kom ik op ontraden uit.

De motie op stuk nr. 32 gaat over de actiegroep A8-Coenbrug. Ik zou de heer Laçin willen vragen om die motie aan te houden totdat de resultaten van het onderzoek dat Rijkswaterstaat aan het doen is, bekend zijn

geworden. Ook de gemeente is nog onderzoek aan het doen. Ik zal in de aanloop daarnaartoe Rijkswaterstaat in ieder geval vragen om actief met de actiegroep in contact te treden, zodat de actiegroep daar mogelijk nog gebruik van kan maken bij het onderzoek dat de actiegroep aan het doen is.

De heer **Laçin** (SP):

Deze motie vraagt de Minister juist om zelf in gesprek te gaan, omdat het niet echt wil vlotten tussen de actiegroep en Rijkswaterstaat. Daarom is de oproep in deze motie ook echt dat de Minister zelf met die actiegroep in gesprek gaat. Daarom zou ik de motie graag overeind willen houden. Ik hoop dat de Minister zich daarin kan vinden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik weet niet of het nuttig is dat ik overal zelf met iedereen in gesprek ga. Als ik heel duidelijk aan Rijkswaterstaat meegeef dat ik het belangrijk vind dat de actiegroep gehoord wordt en dat de inbreng van de actiegroep mogelijk nog meegenomen kan worden in het onderzoek, denk ik dat dat op dit moment voldoende is, want anders gaan de rollen ook wel heel erg door elkaar lopen.

De heer **Laçin** (SP):

Ik zal het nog een keer heel kort proberen. Ik stel vooral niet voor dat de Minister met iedereen in gesprek gaat. Dat zou ik op zich wel leuk vinden, maar ik begrijp dat dat een onmogelijke opgave is. Maar deze groep is al heel lang bezig met dit traject en loopt dus al heel lang vast. Vandaar die oproep. Ik stel vooral niet voor om met iedereen in gesprek te gaan, maar in dit geval, waarin deze actiegroep al heel lang een punt probeert te maken en er niet echt uit kan komen met Rijkswaterstaat, zou ik dit verzoek willen handhaven.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Mag ik dan nog één poging wagen om de heer Laçin toch nog aan te spreken? Als we het nou zo afspreken dat ik Rijkswaterstaat oproep om uitdrukkelijk goed met de actiegroep in gesprek te gaan en dat u, als de actiegroep zich daarna nog niet goed gehoord voelt, aan de bel trekt, dan kan ik altijd nog overwegen om het alsnog zelf te gaan doen. Maar ik ga er, zeker met alle aandacht die we hier nu aan geven, van uit dat er een heel goed gesprek gaat komen tussen Rijkswaterstaat en de actiegroep. Ik vraag u dus nogmaals of u dan bereid bent om de motie aan te houden totdat we weten of dit goed is gegaan of niet.

De heer **Laçin** (SP):

Dan neem ik deze toezegging aan en dan houd ik mijn motie aan.

De **voorzitter**:

Op verzoek van de heer Laçin stel ik voor zijn motie (34 775-A, nr. 32) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik ga verder met de motie op stuk nr. 33 over het tracébesluit langs de A27/A1, dat onlangs onherroepelijk is geworden. Dat gaat over Hilversum en de geluidsmaatregelen. Er wordt gevraagd om in gesprek te gaan voor bovenwettelijke geluidsmaatregelen. Juist omdat het bovenwettelijk is, wil ik deze motie ontraden. Er worden bovendien al meer bomen teruggeplaatst dan er voorheen stonden. Dus aan de wettelijke normen wordt voldaan. De motie op stuk nr. 33 ontraad ik dus. Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 35.

De voorzitter:

Er is nog een vraag over de motie die is ingediend door de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Volgens mij heb ik de Minister in haar beantwoording in eerste termijn horen zeggen dat de bomenkap gecompenseerd wordt en dat, als dit niet voldoende zou zijn, ter compensatie in gesprek zou worden gegaan met bijvoorbeeld de actiegroep die er vanochtend was. Daar heb ik mijn motie op gebaseerd. Maar nu hoor ik eigenlijk een heel ander antwoord. Dat antwoord gaat over bovenwettelijke maatregelen. Daarover heeft de Minister niet gesproken in haar reactie in eerste termijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Volgens mij heb ik in eerste termijn aangegeven dat de gekapte bomen gecompenseerd zouden worden. Inmiddels weet ik ook dat er zelfs nog meer teruggeplaatst worden dan er van tevoren stonden. Ook heb ik in eerste termijn gezegd dat het vooral aan de gemeente zelf is om de financiële middelen voor bovenwettelijke wensen op tafel te leggen. Wij zijn gehouden om aan de wettelijke normen te voldoen. Daar wordt in dit geval aan voldaan. Dat wordt gerealiseerd. Er wordt dus voldoende gecompenseerd. Als mensen nog meer willen dan dat, moeten zij daarover met de gemeente in gesprek gaan.

In de motie op stuk nr. 35 wordt de regering verzocht om in overleg met de provincies Zuid-Holland en Zeeland en de gemeenten Schouwen-Duiveland en Goeree-Overflakkee extra investeringen in de N59 zo snel mogelijk te realiseren. Dat past in het beleid dat ik voor mij zie, dus deze motie kan ik aan het oordeel van de Kamer laten.

De motie op stuk nr. 37 gaat over de uitbreiding van de A28.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, er is nog een vraag van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik heb het oordeel over de motie op stuk nr. 33 gemist.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 33 is oordeel Kamer. De Minister gaat nu door met het oordeel over de motie op stuk nr. 37.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

In de motie op stuk nr. 37 wordt gevraagd om uitbreiding van het MIRT-onderzoek inzake de A28 van Zwolle tot Hoogeveen. Dat traject komt niet als knelpunt uit de NMCA, zelfs niet in het hoge scenario. Ik heb gezegd dat wij prioriteiten moeten stellen, ook wat betreft de inzet van menskracht. Andere prioriteiten hebben dus een hogere prioriteit dan dit deel van de A28. Voor dit moment moet ik deze motie dus ontraden, tenzij – want ik zag mevrouw Van der Graaf al wat moeilijk kijken – wij samen nog kunnen bekijken waar de scope precies zou moeten liggen. Ik zou kunnen aanbieden om daarover eerst nader in overleg te treden. In dat geval vraag ik mevrouw Van der Graaf om de motie aan te houden. Als zij daartoe bereid is, kunnen wij er nog nader naar kijken. Anders moet ik de motie ontraden.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Dat roept bij mij de vraag op wat de Minister precies bedoelt met «de scope».

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als wij nu zeggen dat wij het hele traject tot Hoogeveen er in één keer in opnemen, dan gaat mij dat te ver, maar misschien zouden wij met elkaar

nader kunnen overleggen wat er eventueel nog bij zou kunnen. Als mevrouw Van der Graaf de motie aanhoudt, kunnen wij dat samen bespreken. Als zij de motie in deze vorm overeind houdt, moet ik die ontraden.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik denk er nog even over na, als dat mag. Die vrijheid neem ik even.

De **voorzitter**:

Natuurlijk. Mag ik het zo begrijpen dat de motie oordeel Kamer krijgt op het moment dat er nog nader wordt gesproken over de scope? En dat...

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat gaat te ver. Als de motie ongewijzigd wordt ingediend, wordt zij ontraden. Het verzoek is om de motie aan te houden, zodat wij kunnen bekijken of wij tot een tekst kunnen komen op basis waarvan ik de motie wel het «oordeel Kamer» kan geven. Dat heb ik op dit moment nog niet paraat.

De **voorzitter**:

We geven aan de ChristenUnie mee om daar verder over na te denken. Ze komen daar ongetwijfeld op terug, en anders zien we dit wel in de stemmingslijst en weten we wat uw advies over deze motie is.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Inmiddels hebben we ook de motie op stuk nr. 34 boven tafel, dus iedereen kan nu even in zijn stapel terugbladeren. Ik heb duidelijk proberen aan te geven dat ik zeker bereid ben om de regio te ondersteunen bij de uitwerking van de plannen, maar wel met de kanttekening dat dit een regionaal project is, dus dat de bal primair bij de regio ligt. Als u dat in ogenschouw neemt, dan kan ik zeggen: oordeel Kamer.

De **voorzitter**:

Mijn vraag aan de ChristenUnie als eerste indiener is: is dat zo?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Dat is akkoord.

De **voorzitter**:

Prima, dan gaat de Minister verder.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie op stuk nr. 38 verzoekt de regering om met medeoverheden te komen met plannen met concrete oplossingen in het kader van de A1/A30 en het stuk A1/A35. We doen al heel veel op en aan de A1. Voor de A1/A30 hebben we zojuist afspraken gemaakt met de regio, om ook hierin samen te investeren. De A1/A35 als knooppunt heeft geen prioriteit, want dit zit niet hoog in de NMCA-scores. Daarom moet ik deze motie ontraden. In de motie op stuk nr. 39 wordt de regering verzocht om op korte termijn met voorstellen te komen, zodat vooral voor grensregio's de grensoverschrijdende baten volwaardig kunnen worden meegenomen en meer economische kansen voor de economie kunnen worden benut. In een MKBA worden ook de maatschappelijke effecten in beeld gebracht die hun beslag hebben buiten Nederland. Wat mij betreft kan ik deze motie «oordeel Kamer» meegeven.

De motie op stuk nr. 42 gaat over het Beter Benutten. Ik denk dat die bij de Staatssecretaris ligt.

De **voorzitter**:

Er ontstaat nu wat verwarring over de motie op stuk nr. 40. Ik begrijp van de Minister dat de Staatssecretaris die straks zal gaan behandelen. Die kijkt daar dus naar. Als dat niet zo is, dan komt de Minister daar straks zelf op terug.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb er nu nog twee: de moties op de stukken nummers 42 en 43. Ik heb dus ook de motie op stuk nr. 41 niet.

De motie op stuk nr. 42 van de heer Van Dijk verzoekt ons om met de regio Utrecht in overleg te gaan om afspraken te maken om zekerheid te helpen bieden over de voortgang van het project Beter Benutten. Die motie is in lijn met het beleid en de afspraken die we in het kader van het BO MIRT met de regio hebben gemaakt. Ze passen bij het U-Netprogramma. Uiterlijk 1 mei 2018 willen we daar verdere afspraken over maken. Ook over deze motie kan ik dus zeggen: oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 43 verzoekt de regering in gesprek te gaan met de betreffende gemeenten en provincies om te bezien op welke wijze de rijksoverheid de realisatie van bovenwettelijke geluidsmaatregelen dichterbij kan brengen. Daarop krijgt u hetzelfde antwoord als dat in de richting van de heer Laçin. Juist omdat het gaat over bovenwettelijke maatregelen is dat niet onze verantwoordelijkheid. Dat zou ook heel veel capaciteit vragen. Ik ontraad dus deze motie.

Ik ben nu door de moties heen. Ik weet niet of de ontbrekende motie inmiddels gevonden is. Waarschijnlijk heeft de Staatssecretaris die.

De voorzitter:

Dan gaan we nu over naar de Staatssecretaris. Als die ontbrekende motie niet door haar wordt behandeld, dan wordt er nu vast heel druk daarnaar gezocht, zodat die straks een oordeel kan krijgen van een van beide bewindslieden. Het woord is aan mevrouw Van Veldhoven, de Staatssecretaris van IenW.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Uiteindelijk komt er altijd een oordeel over de moties, voorzitter. Volgens mij zat deze inderdaad niet in mijn stapeltje, dus het oordeel daarover komt straks nog van de Minister.

Ik wil beginnen met het beantwoorden van een aantal van de gestelde vragen. Daarna kom ik bij de moties waarvan de beoordeling bij mij ligt. De eerste vraag was van de heer Von Martels over de snelheidsbeperking tussen Zwolle en Enschede. De vraag was: wat is de inzet om de snelheidsbeperking te voorkomen? Uit contacten met ProRail is gebleken dat er nu geen snelheidsbeperking geldt op Zwolle–Enschede, hoewel «nu» misschien niet vanavond is, maar normaal gesproken is die beperking er niet. Het is in de spits wel druk op sommige perrons die vrij smal zijn. ProRail monitort daarom de situatie en beziet of de situatie voldoende veilig is en blijft dat doen. Het oordeel nu is dat het veilig is. Het wordt dus gemonitord. Als de drukte toeneemt, als er problemen zijn, dan krijgen we dat te horen. Dit geldt overigens met name voor station Raalte.

De voorzitter:

Wil de heer Von Martels van de CDA-fractie daar een vraag over stellen?

De heer Von Martels (CDA):

Het valt me alleen op dat de Staatssecretaris blijkbaar andere bronnen heeft dan ik. Ik heb dit signaal natuurlijk niet voor niks binnengekregen. Ik vraag me even af hoe dat dan komt.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dan moet ik constateren dat de heer Von Martels waarschijnlijk andere bronnen heeft dan ik. Dan lijkt de oplossing mij om de bronnen te vergelijken. Als de heer Von Martels nadere informatie heeft die ik concreet kan checken, ben ik daar natuurlijk altijd graag toe bereid. Het gaat om de veiligheid van de mensen daar. We moeten zeker weten dat het veilig is, dus ben ik graag bereid om dat nog een keer te doen, als er concrete aanwijzingen zijn of bronnen die ik kan checken. We willen daar allemaal graag een veilige situatie. Dat deel ik met de heer Von Martels.

De heer **Von Martels** (CDA):

We willen niet alleen veiligheid. Het gaat vooral om de doorstroming. Er moet juist snelheid verminderd worden, in de eerste plaats natuurlijk om de veiligheid te waarborgen, maar dat heeft wel tijdverlies voor de reiziger als consequentie. Ook daar maak ik me zorgen over.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Terecht. Daarom is het nagegaan. Naar blijkt zouden er dus geen snelheidsbeperkingen gelden, maar ook daarvoor geldt dat ik het graag nog een keer check als de bronnen deze kant op kunnen komen. Ik ga door met het grensoverschrijdend spoorvervoer, Weert–Hamont. Wat is de inzet van het kabinet ten aanzien van de reactivering? Die is sinds de begrotingsbehandeling niet veranderd. Volgens mij heb ik daar gezegd dat ik het regeerakkoord, waarin deze lijn wordt genoemd, zorgvuldig wil uitvoeren. Zorgvuldig en uitvoeren. Het gaat natuurlijk om het belang van de reiziger daar, dus we gaan daar in afstemming met de provincie Limburg op korte termijn starten met een haalbaarheidsonderzoek naar die reactivering, naar de inzichten in de kosten en baten. We moeten natuurlijk ook een vervoerder hebben. We moeten voorkomen dat een vervoerder zegt dat hij niet weet waarop hij zijn aanbod moet baseren, omdat er geen plan ligt. We zullen proberen niet in een kip-en-ei-situatie te komen. Het doel is om met de regio afspraken te maken over cofinanciering van zowel infrastructurele investeringen en exploitatie. De heer Ziengs vroeg of bij de verkenning lightrail ook HOV, hoogwaardig ov, opgenomen mag worden en wat de visie van de Staatssecretaris is. We kijken met de regio breed naar de verbetering van het ov. HOV kan een alternatief zijn, net als lightrail. We zullen steeds moeten kijken of de kosten gunstiger zijn of dat het beter past in het totale beeld van de problematiek van de regio. Dat nemen we zeker mee. Ik kom er zo meteen ook nog even op terug in antwoord op een vraag van mevrouw Kröger. De heer Ziengs had ook nog een vraag over de waterstoffreinen. Dat is een nog niet helemaal bewezen innovatie, maar wel een interessante. Ik heb daarom met de regio en ProRail afgesproken om waterstof als optie mee te nemen in een gezamenlijk onderzoek naar de verduurzaming van het ov, want we willen eigenlijk allemaal van die laatste dieseltreinen af. Waterstof is daar zeker interessant. Ook in de context van de verdere plannen die de regio specifiek met waterstof heeft, kan ik me heel goed voorstellen dat de heer Ziengs daarnaar vraagt. In Noord-Nederland zal volgend jaar een pilot met waterstoffreinen worden uitgevoerd waar ik aan bij zal dragen. Ik zal de Kamer graag over de ontwikkelingen informeren. Ik maak geld vrij voor innovatie. Daar probeer ik mede dit soort dingen mee te stimuleren. De heer Von Martels had gevraagd of we Gent–Terneuzen meenemen in het toegezegde overzicht van grensoverschrijdende verbindingen. Ja, dat doen we. De heer Sienot had een motie ingediend die de Minister al heeft behandeld op het punt Mobility as a Service. Ik zal ook zeker niet nalaten om, als er op ov-gebied interessante pilots zijn, met de regio's te kijken naar de totstandbrenging daarvan. Het leek me goed om dat nog even toe te voegen.

Dan komen we bij de moties. Als eerste heb ik de motie op stuk nr. 30, de trein als alternatief voor kortereafstandsvliegen.

De voorzitter:

Ik hoor hier breed van de commissie dat de motie op stuk nr. 25 nog beantwoord moet worden.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ja, klopt. Die zit ervoor. Ik zal ze even netjes op volgorde leggen.

De voorzitter:

De commissie is in ieder geval nog fris en scherp. We beginnen bij de motie op stuk nr. 25.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

De commissie is nog fris en scherp. Dat ze de volgorde van mijn stapeltje ook uit haar hoofd kent, vind ik wel knap. Maar niks is onmogelijk, dat laat dit wel weer zien.

In de eerste motie, op stuk nr. 25, wordt de regering verzocht om in overleg met de betrokken concessieverleners te komen tot een overzicht van regionale knelpunten en dat voor te leggen. In de motie wordt er gesproken over het aanpakken van regionale knelpunten op het spoor, al voorafgaand aan het MIRT-overleg in het najaar van 2018. Ik kan me heel veel voorstellen bij het in kaart brengen voor het najaar van 2018. Als dat de bedoeling is van de motie, kan ik haar zeker aan het oordeel van de Kamer laten. Maar als het gaat om «aanpakken», dan moet ik haar toch ontraden. Ik wil een en ander graag eerst in kaart brengen, zodat we gezamenlijk de afweging kunnen maken wat we prioritair aanpakken en wat moet wijken voor andere prioriteiten die we hebben. Als ik de motie zo mag duiden dat «aanpakken» «in kaart brengen» wordt, of als de motie zo gewijzigd kan worden, dan laat ik het oordeel aan de Kamer.

De voorzitter:

Nu kijkt iedereen natuurlijk naar de heer Sienot, van de D66-fractie.

De heer Sienot (D66):

Een kleine vraag voor mijn begrip. Ik begreep dat er al de nodige knelpunten in kaart zijn gebracht, waar we wel degelijk mee aan de slag kunnen gaan. Als ik dat verkeerd heb begrepen, zou ik de motie kunnen aanpassen.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Alles wat al in kaart is gebracht en de problemen die al bekend zijn, lopen dus al mee in de bestaande aanpak. Ik dacht dat het ging om nieuwe punten. De ChristenUnie heeft ook gevraagd om nog eens te kijken of er toch regionale knelpunten zijn die misschien niet uit een eerdere analyse zijn gebleken, maar die we toch wel scherp moeten hebben om mee te kunnen nemen. Met een aantal regio's zijn we natuurlijk ook nog in gesprek over een programmatische aanpak. Daarin kunnen we ook een aantal dingen meenemen. Dan kan het zijn dat ik dit niet voorafgaand aan het MIRT-overleg in het najaar van 2018 allemaal al heb aangepakt. Daarom lijkt het me belangrijk om het eerst in kaart te brengen. Maar ik zeg de heer Sienot graag toe dat we datgene wat we al van plan zijn om aan te pakken, niet laten liggen tot het najaar. Dat geldt wel voor de dingen waar we nog een besluit over moeten nemen.

De heer Sienot (D66):

Dat lijkt me een voortreffelijke uitkomst. Dank u wel.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dan is het misschien goed om de motie licht te wijzigen en ervan te maken: op het spoor in kaart te brengen. Als de motie zo gewijzigd wordt, laat ik haar over aan het oordeel van de Kamer. Dit is even voor de helderheid, voor iedereen die misschien niet de hele Handelingen erop na wil lezen. De motie wordt dus even gewijzigd.

De **voorzitter**:

Ik kijk even naar de heer Sienot. Die is dat van plan, denk ik.

De heer **Sienot** (D66):

Dat is correct, mevrouw de voorzitter.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Heel fijn. Dan komen we nu bij de motie op stuk nr. 30, tenzij de Kamerleden menen dat er nog een eerdere motie in mijn stapeltje ligt. Deze gaat over de trein als alternatief voor het vliegen op korte afstand. Mevrouw Kröger weet dat ik met haar deel dat het heel mooi zou zijn als we reizigers ertoe kunnen verleiden om van het vliegtuig in de trein te stappen. Ik heb haar al toegezegd, samen met een toezegging die ik heb gedaan aan een aantal andere leden van de Kamer, om met een integrale internationale spooragenda te komen en om daarin de voor ons belangrijke lijnen op een rij te zetten en te bekijken wat we daarmee kunnen doen. Als ik de motie mag opvatten als een verzoek om die eerdere toezegging, dan valt zij dus eigenlijk binnen de toezegging die ik al gedaan heb. Dan zou ik kunnen zeggen oordeel Kamer, maar ik zou ook kunnen zeggen dat ze overbodig is. Die toezegging heb ik namelijk al bij de begroting gedaan. Er is volgens mij zelfs al een motie over aangenomen bij de begroting.

Als ik de motie echter moet interpreteren als een verzoek om een onderzoek naar de top twintig van populaire vliegbestemmingen, moet ik haar toch ontraden. Ik zou me zomaar kunnen voorstellen dat Rome een van de populaire vliegbestemmingen is vanuit Nederland. Het is een prachtige stad. De invloed die ik heb op het stukje trein in Nederland ten opzichte van de hele treinreis naar Rome is natuurlijk toch beperkt. Ik wil me heel graag richten op de voor Nederland belangrijke internationale treinverbindingen en kijken wat we daarmee kunnen doen. Misschien kan ik nog een compromis vinden door mevrouw Kröger te vragen deze motie aan te houden en te kijken naar de brief die straks komt. Als ze dan nog een bepaalde internationale treinverbinding node mist, laat me dat dan weten en dan zal ik graag kijken of ik die mee kan nemen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dat wil ik doen. De opzet van de motie is dat er niet alleen gekeken wordt vanuit de huidige treinbestemmingen die logisch opgewaardeerd kunnen worden, maar dat er juist ook vanaf de andere kant wordt gekeken. Aan welke vliegbestemmingen waar relatief veel op gevlogen wordt in die 500-kilometeras rond Schiphol wil je prioriteit geven? Dan wordt er dus wel degelijk met de bril gekeken van de vervanging van vliegverkeer. Ik begrijp dat Rome erbuiten valt, maar die 26 bestemmingen van Jos Nijhuis vallen binnen die 500 kilometer.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Maar als ik even realistisch kijk naar de investeringsruimte die we hebben binnen het spoor, zou ik willen blijven bij het verbeteren van de bestaande kanalen. Het helemaal aanleggen van een nieuwe lijn valt al snel buiten de investeringskaders. Die discussie hebben we ook over een lijn tussen Breda en Utrecht. Laat mij nou eerst die brief sturen. Als mevrouw Kröger dan nog een bepaalde opwaardering mist, kunnen we daarover de discussie met elkaar aangaan.

De **voorzitter**:

Betekent dit dat mevrouw Kröger haar motie op stuk nr. 30 gaat aanhouden?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja, prima.

De **voorzitter**:

Op verzoek van mevrouw Kröger stel ik voor haar motie (34 775-A, nr. 30) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**:

Er is een vraag van de heer Dijkstra van de VVD-fractie aan de Staatssecretaris.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Wanneer komt die brief? Voor de zomer?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ja, voor de zomer. Voordat iedereen zijn vliegticket koopt, hebben we dan in ieder geval een beeld. Ik zeg niet «oplossing», maar wel «beeld». Als u heel graag met de trein wil, kunt u dan altijd nog kiezen voor een andere vakantiebestemming.

Ik ga naar de motie op stuk nr. 36 over een brede aanpak van onbewaakte spoorwegovergangen. Oh, eerst nog de motie op stuk nr. 31? Ze zitten bij mij een beetje door elkaar; even kijken.

De **voorzitter**:

Bij de commissie niet, hoor!

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Nee, ik heb die op stuk nr. 31 niet. Ik heb echt alleen die op 36 en 31... Oh ja, hij zit er dus toch tussen. De stapel ligt helemaal door elkaar. Ik zal de volgende keer vragen of ze ze keurig op volgorde leggen. Anders raakt u in de war.

Ik had al aangekondigd dat ik nog op de spoorlijn Utrecht–Breda zou terugkomen. Al in 1875 werd daar onderzoek naar gedaan. De laatste keer was in 2010. Zo kom je nog eens ergens achter. In 2010 werd de spoorlijn geraamd op 4 miljard tot 5 miljard euro. Ik zou tegen mevrouw Kröger willen zeggen: u houdt hier altijd een mooi pleidooi voor niet meer in silo's denken en het niet meer denken vanuit het bestaande budget voor wegen of spoor. Ook op dit soort trajecten moeten we de neiging om een spoorlijn aan te leggen, los durven laten en echt durven redeneren vanuit het doel, namelijk een hoogwaardige openbaarvervoersverbinding. U moet mij dan de ruimte laten om dat breed te verkennen. Tot een brede verkenning ben ik graag bereid, maar als ik de motie moet lezen als een verzoek om een onderzoek naar een spoorlijn, dan moet ik hem ontraden. In 2010 kwam er nog 4 miljard tot 5 miljard uit en ik zie dat niet heel snel heel erg veranderen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik wil de motie best verbreden tot een verzoek om een brede verkenning, maar de Staatssecretaris moet dan niet nu al aangeven dat in die brede verkenning spoor überhaupt er niet toe doet, want dat zou dan een niet zo brede verkenning zijn.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Laten we breed verkennen, maar dan gaan we niet te ver de diepte in, want anders lopen de kosten heel erg op. We gaan eerst breed verkennen welke punten we daarna nader willen uitdiepen. Daarbij zouden we elkaar moeten kunnen vinden. Ik sluit niks bij voorbaat uit, maar we gaan ook geen heel kostbare onderzoekstrajecten beginnen voor iets waarvan we al snel denken dat het waarschijnlijk buiten de kaders zal vallen. Maar het gaat om het doel, het vervoer tussen Utrecht en Breda. Daarover zijn mevrouw Kröger en ik het volgens mij eens.

De voorzitter:

En daarmee is het oordeel over de motie aan de Kamer?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik vind het dan wel belangrijk dat die motie wordt aangepast en dat de constatering, die specifiek aan een railnetwerk refereert, eruit wordt gehaald.

De voorzitter:

Ik concludeer als voorzitter dat het oordeel over de motie aan de Kamer is als de motie wordt aangepast op de manier die de Staatssecretaris aangeeft. Wat gaat mevrouw Kröger met de motie doen?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Mevrouw Kröger vervangt het woord «rail» voor «ov» en neemt aan dat dit de benodigde aanpassing is.

De voorzitter:

De motie-Kröger c.s. (34 775-A, nr. 31) is in die zin gewijzigd dat zij thans luidt:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de trein op veel routes een prima alternatief is voor de auto, behalve daar waar geen trein rijdt;

constaterende dat er een belangrijke schakel in ons ov-netwerk ontbreekt, tussen Utrecht en Breda;

verzoekt de regering om te onderzoeken wat er nodig en mogelijk is voor dit traject en bij dit onderzoek een bredere kosten-batenafweging te maken, met daarin niet alleen de directe kosten en de tijdswinst, maar ook minder files, meer verkeersveiligheid en klimaatwinst,

en gaat over tot de orde van de dag.

Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 44, was nr. 31 (34 775-A).

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dan kan ik ermee leven.

De voorzitter:

Het oordeel over de motie op stuk nr. 44 is dan dus aan de Kamer.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik ben mijn hele stapel door gegaan en heb nog twee moties, op stukken nrs. 36 en 41. Ze liggen nu in de goede volgorde.

Ik begin bij de motie op stuk nr. 36 van mevrouw Van der Graaf over een brede aanpak van onbewaakte spoorwegovergangen, waarin wordt verzocht om een inventarisatie te maken. Het aanpakken van NABO's heeft voor mij prioriteit. Ik heb ProRail gevraagd om in kaart te brengen hoe we kunnen versnellen. Ook hierbij wil ik, zoals altijd, zorgvuldig te werk gaan en werk ik risicogestuurd. Dat is volgens mij ook de essentie van de motie van mevrouw Van der Graaf. In het voorjaar kom ik met een plan van aanpak. Deze motie kan ik dus overlaten aan het oordeel van de Kamer.

Dan kom ik op de motie van de heer Von Martels over de Maaslijn. Deze motie vraagt in de huidige opzet toch weer om geld. Ik heb, denk ik, duidelijk aangegeven dat ik bovenop alles wat we al doen, nu niet de ruimte zie voor een extra financiële bijdrage. Ik ben wel altijd bereid om te luisteren naar slimme oplossingen. Ik heb ook verschillende gesprekken gevoerd. In die gesprekken hebben we samen met de regio geconstateerd dat we er met deze financiële kaders niet komen. Financieel stopt voor mij daar de grens maar mijn deur staat altijd open, maar daar heb ik niet per se een motie voor nodig. Een creatief idee is altijd welkom, maar misschien zegt de heer Von Martels: ik houd deze motie aan. Mocht hij nou de indruk hebben dat bij een creatief idee die deur onvoldoende openstaat, dan kan hij de motie altijd nog als stok achter de deur in stemming brengen. Anders moet ik de motie, zoals die nu geformuleerd is, ontraden vanwege de link naar de financiën die daarin wordt gelegd. We hebben al zo veel geld in die lijn gestoken. In de afweging tussen al die andere dingen die ook nog moeten, kan ik hier helaas geen oordeel Kamer over geven.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Von Martels daar nog een vraag over heeft.

De heer Von Martels (CDA):

Deze motie doet een beroep op de Staatssecretaris om er met de betrokken partijen uit te komen. Ik weet niet waar zij letterlijk leest dat er een financiële vergoeding tegenover staat. Misschien is de Staatssecretaris wel goedkoper af als zij tot een oplossing komt. Dat zou ook nog een interpretatie kunnen zijn. Zij ziet meteen dat het extra geld gaat kosten, maar dat hoeft niet bij voorbaat zo te zijn. Dit is alleen maar de inspanning die ik van haar vraag om er uit te komen. Die heeft zij weliswaar toegezegd, maar ik doe nogmaals middels deze motie een beroep op haar om dit tot stand te laten komen.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

In de motie staat onder meer: overwegende dat de provincie Limburg wederom een substantiële bijdrage wil doen als het Rijk dit ook doet. Daarmee wordt direct gerefereerd aan een financiële bijdrage van beide kanten. Verder staat er in de motie: overwegende dat regionale initiatieven met bijbehorende cofinanciering bijdragen aan positieve ontwikkelingen aan leefbaarheid en economie van de regio. Welnu, er is nooit een cofinanciering zonder dat er ook financiering van het Rijk is. Vervolgens verzoekt de motie de regering zich in te spannen om de complete realisering van de Maaslijn te bewerkstelligen. In de optelsom van die drie dingen lees ik toch dat u van mijn kant graag een extra financiële impuls wil om dat station tot stand te brengen. We steken als Rijk al meer dan 75 miljoen in die Maaslijn. Dat doen we omdat ik het een belangrijk project vind. Alle stations in Nederland gaan langs dezelfde maatlat en overal steken we er maximaal 6,5 in. Daarnaast doen we hier ook nog iets voor Vierpaardjes en hebben we ook nog in de context van de opstelsporen

iets extra's gedaan. Het is ook niet zo dat als ik naar de vergelijking met de verschillende regio's kijk, Limburg er dan heel slecht van afkomt. Eerder het omgekeerde is het geval, zou ik zeggen. Dat doen we natuurlijk elke keer omdat we op basis van wat nodig is, de juiste afweging maken, maar dat moeten we dan wel hier doen. Daarom kan ik extra financiën hiervoor niet realiseren. Als de motie zo blijft moet ik die ontraden. Mijn luisterend oor staat dan nog steeds open, maar alleen voor niet-financiële oplossingen.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik hoor dat de Staatssecretaris een beroep doet op mijn creativiteit. Als ik het antwoord goed beluister dan raadt zij deel 1 van de motie af en kan zij wel sympathie opbrengen voor deel 2. Dus ik houd de motie voorlopig aan. Wie weet komt die nog in gewijzigde vorm terug.

De **voorzitter**:

Op verzoek van de heer Von Martels stel ik voor zijn motie (34 775-A, nr. 41) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**:

De Staatssecretaris is klaar met de beantwoording van de moties. Ik constateer wel dat er door de Minister nog een motie van een oordeel moet worden voorzien en dat is de motie op stuk nr. 40.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Voorzitter. Ik heb inderdaad de missing link gevonden. De heer Laçin had gelijk waar hij zei dat het oordeel wel hetzelfde zal zijn als het oordeel over zijn motie. Inderdaad, ook deze motie moet ik ontraden. Die motie betreft het tracé A27-A1 langs Hilversum. De bomenkap is waar mogelijk hersteld en gecompenseerd. Ten aanzien van het geluid wordt er dubbellaags zoab, dus echt stil asfalt gerealiseerd. Dus voldoen we daarmee aan alle wettelijke voorschriften. Dus ontraden.

De **voorzitter**:

Ik kijk nog even naar de leden of er vragen zijn blijven liggen of dat er nog onduidelijkheden zijn over de moties. Ik zie dat dit niet het geval is. Dan ga ik nu over tot de toezeggingen die vandaag zijn gedaan. Ik vraag iedereen om even goed mee te luisteren of het inderdaad zo is zoals ik het nu ga voorlezen.

- De Minister zal, nadat het onderzoek van Rijkswaterstaat naar geluidsoverlast bij de Coenbrug begin 2018 gereed is, de uitkomsten naar de Kamer sturen. Zij zal er tevens voor zorgen dat Rijkswaterstaat met de actiegroep A8 Coenbrug in gesprek zal gaan. Ik stel vast dat dit zo is als wij hebben afgesproken.
- De Kamer zal in het kader van het overwegenprogramma worden geïnformeerd over de mogelijkheden bij publieke en private onbewaakte spoorwegovergangen.
- De Kamer zal geïnformeerd worden over de afstemming met Financiën over het fiscaal stimuleren van de leasefiets.
- In het voorjaar ontvangt de Kamer een brief over de systematiek van de nationale markt- en capaciteitsanalyse, de NMCA.
- Dan de prioritering ten aanzien van de bereikbaarheid van Schiphol binnen de bredere afweging van de Metropoolregio Amsterdam. Die komt ook in het voorjaar.
- Ook komt in het voorjaar nadere informatie over de bereikbaarheid van Science Park Utrecht.
- De Kamer zal voor de zomer een brief ontvangen over de mogelijkheden inzake de verbetering van internationale treinverbindingen. Dan

kijk ik wel naar de Staatssecretaris: volgens mij was er al een eerdere toezegging en die brief was al wat eerder toegezegd. Ik denk dat zij zich eraan gaat houden dat die brief eerder naar de Kamer komt.

- In de tweede helft van 2018 ontvangt de Kamer informatie over innovaties op het spoor, waarbij ook de suggestie van de waterstoffreinen in Noord-Nederland worden betrokken.

Dan heb ik nog een slotopmerking. De stemmingen over de vandaag ingediende moties zijn op dinsdag 19 december.

Ontbreken er nog toezeggingen? Ik zie een twijfelende blik van de heer Van Aalst, dus ik geef hem graag de gelegenheid om even te reageren.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dank u wel voorzitter. Volgens mij heeft de Staatssecretaris gezegd dat zij gaat overleggen met Limburg, of in ieder geval Limburg gaat aansporen om te reageren op VDL. Ik heb inmiddels uit Limburg signalen ontvangen dat dit inderdaad onze kant op gaat komen.

Tegen de Minister zeg ik: ik heb in mijn tweede termijn gezegd dat ik blij was met de toegezegde verbreding van de A2 tussen Het Vonderen en Kerensheide en van de A58 tussen Breda en Tilburg. Die heb ik niet teruggehoord.

De **voorzitter**:

Als er niet specifiek een brief is toegezegd, is het wel een toezegging en dan geldt die dus ook, maar dan komt er niet een aparte brief over. Dan is het aan de leden van de Kamer om het zelf goed in de gaten te houden. Op het moment dat er geen brief komt over – misschien wel een combinatie van – onderwerpen, maar het wel een belangrijk onderwerp is voor de Kamerleden, moeten zij zelf goed in de gaten houden dat het daadwerkelijk naar de Kamer komt. Dan nemen we nu direct de vraag mee van de heer Sienot van de D66-fractie.

De heer **Sienot** (D66):

Ik zat misschien te pitten, maar wat ik niet gehoord heb, mevrouw de voorzitter, was het antwoord op mijn vraag over het onderzoek naar de manier waarop de fiets gestimuleerd kan worden bij bijvoorbeeld werknemers en over de fiscale stimulering van leasefietsen. Er is geen brief toegezegd, maar er is wel gezegd dat ermee aan de slag gegaan zou worden.

De **voorzitter**:

De leasefiets heb ik zojuist als toezegging genoemd. Daarover wordt contact opgenomen met de heer Snels van Financiën. Ik zie leden knikken. Zij hebben dat allemaal gehoord. Die toezegging is er daadwerkelijk geweest. Dan geef ik nu nog even het woord aan de Minister, als zij dat wil.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

In reactie op de heer Van Aalst: wij waren samen blij met Het Vonderen en Tilburg–Breda, dus daar hoeft ik niet specifiek meer iets over toe te sturen. Daar waren wij het met elkaar over eens.

De **voorzitter**:

Daarmee beëindig ik dit notaoverleg MIRT van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Ik wens u allen een heel veilige thuiskomst. Het is een beroerde dag voor het spoor en voor de weg. Voor mensen die willen genieten van de sneeuw is dit natuurlijk prachtig, maar wij zaten hier vandaag binnen en moeten ook allemaal weer huiswaarts. Ik wens iedereen een gezegende reis terug naar huis. Tot de volgende keer.

Sluiting 20.23 uur.