

Vergaderjaar 2018–2019

35 000 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2019

Nr. 130

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 15 juli 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 12 juni 2019 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Van Veldhoven-van der Meer, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 december 2018 inzake tweede tranche kortetermijnaanpak files (Kamerstuk 31 305, nr. 270);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 december 2018 inzake advies van Bureau ICT-toetsing (BIT) over het programma Beheer op Afstand Friesland (BopA Fryslân) (Kamerstuk 35 000 A, nr. 79);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 december 2018 inzake uitvoering van de gewijzigde motie van het lid Van der Graaf c.s. over voorsorteren op een realisatiebesluit in 2019 over de sluis bij Kornwerderzand (Kamerstuk 35 000 A, nr. 77) (Kamerstuk 35 000 A, nr. 81);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 december 2018 inzake Zuidelijke Ringweg Groningen, voorlopig advies commissie-Hertogh (Kamerstuk 35 000 A, nr. 82);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 december 2018 inzake gunning Raamovereenkomst MaaS-pilots (Kamerstuk 31 305, nr. 271);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 februari 2019 inzake nalevingsverslagen geluidproductieplafonds langs rijkswegen en spoorwegen (Kamerstuk 32 252, nr. 62);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 februari 2019 inzake plan van aanpak Marsroute N35 (Kamerstuk 35 000 A, nr. 84);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 februari 2019 inzake derde Rapportage Rijkswegennet 2018 (Kamerstuk 35 000 A, nr. 85);**

- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 maart 2019 inzake verruiming Twentekanalen fase 2 (Kamerstuk 35 000 A, nr. 87);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 maart 2019 inzake afspraken reactivering spoor Veendam-Stadskanaal (Kamerstukken 35 000 A en 29 984, nr. 88);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 maart 2019 inzake startbeslissing voor de MIRT-verkenning A1/A30 Barneveld (Kamerstuk 35 000 A, nr. 86);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 maart 2019 inzake voorkeursbeslissing A20 Nieuwerkerk aan den IJssel–Gouda (Kamerstuk 29 385, nr. 98);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 maart 2019 inzake Zuidelijke Ringweg Groningen (Kamerstuk 35 000 A, nr. 89);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 april 2019 inzake stand van zaken van het project Maaslijn (Kamerstuk 35 000 A, nr. 90);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 april 2019 inzake voortgangsrapportage tracéwetplichtige projecten tweede helft 2018 en Jaarverslag 2018 Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) (Kamerstukken 35 000 A en 29 652, nr. 91);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 april 2019 inzake project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken (Kamerstuk 29 385, nr. 99);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 mei 2019 inzake project Zuidasdok (Kamerstuk 32 668, nr. 12);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 april 2019 inzake antwoorden op vragen commissie over de ontwerpStructuurvisie A67 Leenderheide-Zaarderheiken (Kamerstuk 35 147, nr. 2);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 februari 2019 inzake ontwerp Structuurvisie A67 Leenderheide-Zaarderheiken (Kamerstuk 35 147, nr. 1);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 mei 2019 inzake gevoeligheidsanalyse investeringsruimte Metropoolregio Rotterdam Den Haag en Vervoerregio Amsterdam (Kamerstuk 23 645, nr. 705);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 mei 2019 inzake staat van de hoofdspoorweginfrastructuur (Kamerstuk 29 984, nr. 851);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 mei 2019 inzake stand van zaken verbreding sluiscomplex bij Kornwerderzand (Kamerstuk 35 000 A, nr. 97);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 juni 2019 inzake vervolg kosten-batenanalyse brughoogtes (vier kansrijke vaarwegcorridors) (Kamerstuk 31 409, nr. 239);
- de brief aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 juni 2019 inzake verbreding sluiscomplex Kornwerderzand: «It giet troch» (Kamerstuk 35 000 A, nr. 124);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 juni 2019 inzake reactie op verzoek commissie om inzicht te verschaffen in de realisatie van de plannen van ProRail ter verbetering van bestaande stations en de bouw van nieuwe stations (Kamerstuk 29 984, nr. 852).

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

Voorzitter: Remco Dijkstra
Griffier: Rijkers

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Remco Dijkstra, Drost, Kröger, Laçin, Von Martels, Van Raan, Schonis en Stoffer,

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

Aanvang 13.06 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag. Ik heet u van harte welkom op deze woensdag 12 juni. Een belangrijke dag, want – we zien het al – de Minister is jarig. Er is net voor haar gezongen, dus dat hoeven we niet over te doen, maar we feliciteren haar van harte namens de commissie.

Welkom iedereen in de zaal, de mensen die meekijken, de collega-Kamerleden, de Staatssecretaris, de Minister en de ondersteuning. We hebben vandaag vanaf dit moment tot maximaal 18.00 uur het algemeen overleg MIRT. MIRT staat voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport; dus alles wat met weg, water en spoor te maken heeft en met ruimtelijke ordening. Dat doen we zoals gebruikelijk in twee termijnen. Om 13.20 uur gaat de bel, dan gaan we stemmen en daarna komen we weer terug. De stemming zal volgens mij kort zijn.

Er staan heel veel projecten op de agenda. Er is een indicatieve spreektijd van acht minuten afgesproken. Die hoeft u niet te gebruiken, maar het mag. Gezien het aantal Kamerleden stel ik in eerste instantie twee interrupties op elkaar voor, in tweeën. U weet hoe dat werkt.

We zitten hier met de heer Schonis van D66, de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren – hij heeft netjes gemeld dat hij iets eerder weg moet als de beantwoording komt –, de heer Von Martels van het CDA, de heer Stoffer van de SGP, de heer Laçin van de Socialistische Partij, de heer Drost van de ChristenUnie, mevrouw Kröger van GroenLinks en de heer Van Aalst van de PVV. Mijn naam is Remco Dijkstra. Ik ben woordvoerder van de VVD, en nu voorzitter. Of in ieder geval, woordvoerder voor de VVD. Dat wordt genotuleerd. Dat komt wel goed.

Ik geef als eerste het woord aan de heer Schonis. Uw tijd gaat in.

De heer Schonis (D66):

Dank u, voorzitter. Bij de voorbereiding van dit debat moest ik terugdenken aan klein leed dat onze familie overkwam op de terugweg van een vakantie met de vrouwwagen uit Zuid-Frankrijk. Aangekomen bij de Vlaamse stad Gent troffen wij het volgende verkeersbord aan: alle richtingen linksaf, overige richtingen rechtsaf. Daar sta je dan. Voor de jongeren onder ons: dit voorval speelt zich af voor de uitvinding van moderne navigatiesystemen of de smartphone. Mijn vader moest ons, de Belgische wegwijzers ten spijt, op eigen kracht uit de brand helpen. Mijn aanwezigheid hier vandaag laat zien dat hem dat ook is gelukt.

De eigen kracht van mensen staat bij D66 centraal. De eigen kracht om kansen te benutten. Kansen voor goed onderwijs, een goede baan, voor iedereen. Het kernwoord daarbij is kansengelijkheid. Maar om die kansen te kunnen pakken, moet je wel mobiel zijn. Voor D66 is daarom de toegankelijkheid van snel, comfortabel, schoon en veilig vervoer essentieel. Je zou zelfs kunnen zeggen dat mobiliteitsgelijkheid een randvoorwaarde is om het doel van kansengelijkheid te kunnen bereiken. Voorzitter. Vandaag spreken wij over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, het MIRT. Het programma waarin de rijksoverheid voor de komende jaren vastlegt aan welke wegen, spoorwegen en vaarwegen de komende jaren wordt gewerkt om ons land

mobiel en bereikbaar te houden. Ik zal vandaag eerst ingaan op de vaarwegen, daarna spreek ik over de fiets, het openbaar vervoer en tot slot onze weginfrastructuur.

Zoals gezegd, begin ik vandaag met de maritieme sector, want het is een feestelijke dag. Dat kunt u niet ontkennen. Niet alleen mag ik de Minister feliciteren met haar verjaardag, maar ik mag haar ook feliciteren met het ondertekenen van de green deal voor de maritieme sector. Hiermee wordt een belangrijke mijlpaal bereikt en een belofte uit het regeerakkoord vervuld. Dankzij de green deal kan de maritieme sector verder met verbeteren, innoveren en verduurzamen. Wel heb ik een kritische kanttekening daarbij, want niet iedereen viert vandaag een feestje. Ik begrijp dat de Algemeene Schippers Vereeniging, de ASV, de green deal niet heeft ondertekend. Dat betreft D66, want de resultaten van de green deal tellen voor wat betreft de binnenvaart mee in het klimaatakkoord. Minister, wat gaat u doen? Gaat u alsnog met de ASV in overleg? Ik hoor graag uw reactie.

Voorzitter. Nederland is een fietsland. De fiets is een makkelijk, goedkoop en gezond vervoersmiddel. Om fietsen zo aantrekkelijk mogelijk te maken, pleitte D66 al eerder voor meer snelfietspaden. Door het creëren van snelle fietsroutes tussen woon- en werklocaties wordt de fiets een prima alternatief voor de auto. Er zijn in een aantal provincies inmiddels nieuwe coalities gevormd. Nieuwe rondes, nieuwe kansen. Ziet de Staatssecretaris ook kansen ontstaan voor nieuwe snelfietsroutes?

De voorzitter:

Ik zie een interruptie van de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik zwaaide al een paar keer. Dat was nog op het punt van de binnenvaart bedoeld. Een vraag aan mijn D66-collega. Het is leuk dat hij constateert dat de ASV de green deal niet heeft getekend. Ik weet dat de Minister volop met de ASV in gesprek is, maar volgens mij is nu de Kamer gewoon aan zet. Sterker nog, wat is D66 van plan om onze binnenvaartschippers van de ASV te helpen?

De heer Schonis (D66):

Ik neem aan dat ik mag antwoorden, voorzitter?

Ik wil eerst van de Minister horen waarom de ASV niet heeft getekend, want tot mijn aangename verrassing, mag ik wel zeggen, is er in de green deal extra geld gereserveerd om te verduurzamen. Kennelijk vindt de ASV dat niet voldoende. Ik ben benieuwd wat de Minister nog voor kansen ziet.

De heer Van Aalst (PVV):

Het lijkt me niet de bedoeling dat ik vandaag de drie of vier kantjes dikke mail van de ASV hier ga voorlezen, maar de ASV is daarin volledig en volkomen helder over waarom zij niet heeft getekend. Ze heeft volop met de Minister gesproken. Dat was een goed gesprek. Alleen, de Minister geeft aan dat zij op dit moment niets voor de ASV kan doen. Volgens mij is nu de Kamer aan zet om de problemen voor de ASV op te lossen. Is D66 bereid om deze binnenvaartschippers van de ASV te helpen, of laat D66 ze verzinken?

De heer Schonis (D66):

Dat laatste zeker niet. Ik wil graag van de Minister horen of het inderdaad een geldkwestie is, zoals de heer Van Aalst suggereert. Als dat zo is, kunnen we natuurlijk altijd praten of er meer middelen vrijgemaakt kunnen worden om ze te helpen.

De voorzitter:

U vervolgt.

De heer **Schonis** (D66):

Ik was inmiddels aanbeland bij het openbaar vervoer. Het ov-netwerk van ons land kent op dit moment een aantal witte vlekken. Wanneer we mobiliteitsgelijkheid willen bevorderen, moeten we serieus kijken naar hoe we de witte vlekken gaan invullen. Al eerder pleitte D66 in dat verband voor de Lelylijn, de treinverbinding van Lelystad naar Groningen. Natuurlijk is een volwaardige treinverbinding een mooie stip op de horizon, maar daarmee hebben we deze witte vlek in de tussenliggende periode nog niet ingevuld. Ziet de Staatssecretaris, net als D66, kansen om te komen tot bijvoorbeeld een snelle busverbinding tussen Lelystad en Groningen?

Het metrostelsel in Rotterdam bereikt zijn maximale capaciteit. Met de ontwikkeling van Rotterdam-Zuid en de komst van Feyenoord City zal de vraag naar een goede metroverbinding alleen maar groeien. Rotterdam ziet een oplossing voor de drukte door een nieuwe metrolijn van Kralingse Zoom naar Feyenoord City aan te leggen. Een nieuwe oeververbinding tussen noord en zuid zou hier een uitkomst kunnen bieden; de zogeheten oost-oostvariant. Wat D66 betreft is het logisch om bij zo'n brug tegelijkertijd een ov-verbinding te realiseren. Zo pakken we het vraagstuk langs meerdere kanten aan. Wordt de ov-verbinding in alle opties van de oost-oostvariant meegenomen? Hoe kijkt de Staatssecretaris naar het koppelen van deze metrolijn aan de oost-oostvariant?

Voorzitter. Ook elders vragen nieuwe ontwikkelingen om slimme ov-oplossingen. De formule 1 komt bijvoorbeeld naar Zandvoort. Het huidige ov is niet voorbereid op de komst van de verwachte 200.000 bezoekers. Ziet de Staatssecretaris mogelijkheden voor het verbeteren van de ov-verbinding naar Zandvoort? Kunnen de kosten worden verdeeld onder de bezoekers en de vaste reizigers die gebruik gaan maken van de verbinding? Het ontsluiten van Kennemerland, Haarlem en omgeving is sowieso al een aandachtspunt. Hoe kijkt de Minister aan tegen het verbeteren van de A9 als tweede ring rondom Amsterdam?

De **voorzitter**:

U heeft een vraag van de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Ik hoor D66 pleiten voor kansengelijkheid en mobiliteitsgelijkheid. Daar ben ik helemaal voor. We zien enerzijds dat het ov-aanbod in verschillende delen van ons land door marktwerking en door aanbesteden vermindert of verdwijnt. Ik ben blij dat D66 daar aandacht voor vraagt. Aan de andere kant hoor ik D66 nu aandacht vragen voor één formule 1-race waarin we dan met z'n allen moeten investeren en waarvoor ProRail allerlei dingen moet gaan doen. Ik wil graag weten waar de prioriteiten van D66 liggen. Liggen die bij goed openbaar vervoer voor iedereen in het land, of gaan we ons met z'n allen blindstaren op een evenement dat één keer plaatsvindt en gaan we daar geld in pompen? Waar ligt de prioriteit van D66?

De heer **Schonis** (D66):

Het mooie is dat je dingen en-en kunt doen. Als je investeert in een goede ov-verbinding, Haarlem-Zandvoort in dit geval, doe je dat in dit geval om het formule 1-evenement te faciliteren, maar die verbinding ligt er natuurlijk het hele jaar door. Daar kunnen reizigers gebruik van maken. Zandvoort is een heel drukbezochte badplaats. Er is op dit moment al veel verkeersoverlast. Op deze manier kun je daarvoor een extra oplossing bieden. Ik zie dat niet als kiezen tussen twee dingen. Dat is één. En het tweede punt is het volgende. U heeft het over mobiliteitsgelijkheid en kansengelijkheid, en u koppelt dat gelijk aan goed ov voor iedereen. Die koppeling maak ik bewust niet. Als je namelijk met Mobility as a Service – ik kom daar straks nog over te spreken – vervoerkansen voor iedereen

biedt, dan hoeft dat niet per se een ov-oplossing te zijn. Dat kan ook met de fiets, met vervoer op maat of op een andere manier.

De heer **Laçin** (SP):

We weten inmiddels dat Mobility as a Service vooral een papieren tijger is. We praten er heel veel over, maar dat gaat de komende jaren echt niet van de grond komen. Dat weet de D66-fractie, denk ik, net zo goed als de SP. Ik hoor heel erg een pleidooi voor een betere treinverbinding naar Zandvoort, omdat iedereen er na het formule 1-evenement gebruik van kan maken. Maar is het niet verstandiger om het geld dat daarin wordt geïnvesteerd, te gebruiken voor ov-verbindingen elders in het land, waar mensen nu maar één keer per uur een busverbinding hebben – soms zelfs geen – en daar meer geld in stoppen? Ik wil D66 vragen om die koppeling van goed ov voor iedereen vooral wel te maken, want dat is juist wat de kansengelijkheid van mensen verbreedt en stimuleert en dus bijvoorbeeld ook meer kans op een baan oplevert. Waar kiest de D66-fractie nou voor?

De heer **Schonis** (D66):

Nogmaals, ik maak die koppeling bewust niet, omdat het voor mensen niet altijd een ov-verbinding hoeft te zijn om die kansengelijkheid te kunnen benutten. Er zijn op dit moment volgens mij wel degelijk goede pilots in voorbereiding met Mobility as a Service – nogmaals, ik kom daar zo verder over te spreken – en kan dat wel degelijk een toekomst hebben. We hoeven ons niet blind te staren op één type ov-verbinding. Je kunt dat op meerdere manieren oplossen. Dat is één. En het tweede is: F1-racen bij Zandvoort is ook niet mijn spelletje, maar er is wel voor gekozen om het daar te doen. Als je zo'n evenement daarnaartoe trekt en je op die manier kansen kunt koppelen, laten we dat dan vooral doen, want op die manier profiteert iedereen ervan.

De **voorzitter**:

U vervolgt.

De heer **Schonis** (D66):

Ik was bij de A9 gebleven, en dan kom ik vanzelf bij de snelweg. Vandaag presenteerde de Mobiliteitsalliantie haar Deltaplan Mobiliteit. Wat D66 betreft zitten er in het Deltaplan mooie kansen. Het strategisch aanleggen van hubs, zeg maar overstappunten vanwaaruit je via het ov, de fiets of de auto kunt overstappen naar een andere vorm van vervoer, vindt D66 een prima idee. Het toekomstige U Ned rondom Utrecht is een mooi voorbeeld van hoe hubs benut kunnen worden. Maar, met alleen nieuw asfalt redden we het niet. We moeten anders gaan kijken en nadenken over mobiliteit. Mobiliteit moet duurzamer en gemakkelijker. Hoe staat het met de pilots, de onderzoeken die we doen naar het anders betalen voor mobiliteit? Wanneer gaan die pilots van start? Als het gaat om het verduurzamen van ons wagenpark, ziet D66 grote kansen voor elektrisch rijden. Staatssecretaris, hoe staat het met de nationale agenda voor laadpalen?

Voorzitter. Aan de aanleg van een infraproject gaat een lange voorbereidingstijd vooraf. Niet zelden eindigt zo'n voorbereidingsfase in een juridisch geschil. Dergelijke beroepszaken kunnen gedeeltelijk worden voorkomen door een goede inspraakprocedure aan de voorkant. Over de door mij eerdergenoemde oost-oostverbinding in Rotterdam is gisteren een petitie ingediend, waarin bewoners oproepen om in een vroegtijdig stadium bij de voorbereiding betrokken te worden. Herkent de Minister het door de bewoners aangegeven tot op heden ontbreken van een goede burgerparticipatie? Hoe denkt de Minister tegemoet te kunnen komen aan de door de bewoners aangegeven bezwaren?

De **voorzitter**:

Ik zag wat vragen. Ik zag eerst de heer Van Aalst.

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

Even een klein stukje terug in het betoog van de heer Schonis van D66 naar het moment dat hij het had over het vandaag gepresenteerde Deltaplan. Op zich is het mooi dat al die partijen zich met elkaar verenigen en tot een plan komen, maar het grootste struikelblok is natuurlijk het rekeningrijden. Het hele stuk was eigenlijk alleen maar gebaseerd op het invoeren van rekeningrijden. Ik ben heel benieuwd naar de mening van de heer Schonis. Ik hoorde hem al even over de pilots et cetera, maar gaat de heer Schonis zich nu koste wat het kost hard maken voor het rekeningrijden in deze periode? Gaat hij zijn eigen regeerakkoord slopen?

De heer **Schonis** (D66):

Ik meen mij niet te herinneren dat ik zelf een regeerakkoord heb gesloten, al was het maar omdat ik vorig jaar oktober als zijinstromer ben ingestroomd. D66 is groot voorstander van rekeningrijden. Dat staat in ons verkiezingsprogramma. In het regeerakkoord staat dat we dat niet deze kabinetsperiode gaan invoeren, maar er staat niets in de weg om onder deze regeerperiode wel voorbereidingen daarvoor te treffen, dus wat mij betreft kan het gewoon naast elkaar bestaan.

De **voorzitter**:

Laatste opmerking en dan schorsen we om te gaan stemmen.

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

Ik betwijfel of ik dat nog voor de schorsing moet doen. Ik denk namelijk dat het een essentieel punt is. Ik snap dat hij later ingestroomd is.

De **voorzitter**:

We komen er zo op terug.

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

Dat lijkt me beter.

De **voorzitter**:

Dan schors ik nu. We gaan stemmen en daarna gaan we verder.

De vergadering wordt van 13.19 uur tot 13.33 uur geschorst.

De **voorzitter**:

We gaan hervatten. We waren bezig met interrupties. De heer Van Aalst had nog een aanvullende vraag over rekeningrijden aan de heer Schonis van D66.

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

Jazeker. We waren gebleven bij het rekeningrijden, dat nu als een soort speerpunt in het Deltaplan zit om inkomsten te genereren. Ik heb er enigszins begrip voor dat de heer Schonis als zijinstromer niet alles van het regeerakkoord heeft meegekregen, maar wat ik nu van hem hoor, klopt natuurlijk niet. Volgens mij is de Minister de afgelopen dagen heel erg duidelijk geweest dat er bij die vreselijke invoering van die vrachttaks geen rekening wordt gehouden met rekeningrijden voor de particulier. Gaat de heer Schonis dus wél het regeerakkoord slopen? Of constateert hij nu dat hij als zijinstromer toch net iets gemist heeft?

De heer **Schonis** (D66):

Nee hoor. Op allebei de vragen kan ik nee antwoorden. Er staat volgens mij letterlijk in het regeerakkoord: wij gaan kijken naar andere vormen van betalen naar gebruik die niet leiden tot rekeningrijden in deze regeerpe-

riode. Ik constateer met de heer Van Aalst dat de regeerperiode van dit regeerakkoord in 2021 ophoudt. Het Deltaplan mikt volgens mij op 2024 voor de invoering van rekeningrijden, dus volgens mij kan het prima naast elkaar bestaan. Ik ben heel blij dat de heer Van Aalst zo blij is met rekeningrijden, dat hij mij daar zo dubbel op bevaart.

De **voorzitter**:

De heer ... Mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Als enige vrouw aan deze tafel van de commissie is het toch moeilijk die vergissing te maken, maar goed.

De **voorzitter**:

U heeft het woord, mevrouw Kröger. Uw vraag aan de heer Schonis.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ook mijn vraag gaat over rekeningrijden, of betalen naar gebruik, of hoe we het ook willen noemen. Ik ben heel erg blij om te horen dat D66 zegt: we moeten gewoon zorgen dat we nu met de voorbereidingen starten, zodat je daar in een volgende regeerperiode een volgende stap in kunt zetten. Nou is alleen het jammere dat de Minister het meteen heeft afgefakkeld en heeft gezegd dat ze gruwelt van rekeningrijden. Mijn vraag aan de heer Schonis is: hoe gaan we ervoor zorgen dat er in de pilots die worden gedaan wel degelijk vormen voorkomen van betalen naar gebruik, van rekeningrijden?

De heer **Schonis** (D66):

Ik snap dat het na alle onderbrekingen wellicht wat is weggezakt, maar dat was ook mijn vraag. Hoe gaan we die pilots nu vormgeven? Hoe staat het ermee? We moeten daar zo snel mogelijk mee van start, willen we in 2024 of op enig moment rekeningrijden kunnen invoeren. Die vraag heb ik ook aan de Minister gesteld, dus ik heb dezelfde vraag als u.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Wat de heer Schonis betreft moeten die pilots wel degelijk voorsorteren op rekeningrijden of de mogelijkheid bieden om daar voorbereidingen voor te treffen. We hebben hierover eerder een motie ingediend, maar D66 heeft hier helaas tegengestemd. Moet het voorbereiden op rekeningrijden onderdeel zijn van de pilots die deze Minister gaat uitrollen?

De heer **Schonis** (D66):

De pilots zien onder andere toe op een andere manier van betalen naar gebruik. Volgens mij is daar alles mee gezegd en is het antwoord dus ja.

De **voorzitter**:

Dan zag ik de heer Von Martels. Dat was een kwartiertje geleden.

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

Ik heb de vraag weer voor ogen. Bij de inbreng van D66 komt heel vaak de fiets aan de orde. Ook vandaag ontbrak de fiets niet. Heel terecht trouwens hoor. De heer Sienot ... De heer Sienot? Ik was in gedachten nog bij de motie-Sienot. Excuus daarvoor. Het kwam heel duidelijk naar voren dat er aandacht moet komen voor de vraag ten aanzien van de infrastructuur van de fietssnelwegen. Maar we zien juist dat de verkoop van de speedpedelec eigenlijk helemaal geen succes is. Integendeel. Die loopt alleen maar hard terug. Hoe ziet D66 voor zich dat de speedpedelec alsnog wat vaker onder de aandacht wordt gebracht? Welke onvolkomenheden moeten worden weggenomen om het wel tot een succes te maken?

Want je kunt wel infrastructuur aanleggen, maar als het mobiel niet verkocht wordt, dan is het het paard achter de wagen spannen.

De heer **Schonis** (D66):

Fietssnelwegen zijn volgens mij in de eerste plaats precies daarvoor bedoeld: voor fietsen. Je kunt er natuurlijk ook met elektrische fietsen of speedpedelecs of andere nieuwe vormen van fietsen of stepjes overheen, maar ze zijn niet alleen voor speedpedelecs. Waarom de verkoop van speedpedelecs terugloopt, weet ik zo een-twee-drie niet, maar als je nieuwe fietssnelwegen aanlegt, kun je daar prima overheen fietsen. Het is gezond voor je en een prima alternatief voor de auto. Volgens mij zijn die niet beperkt tot speedpedelecs.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog. U heeft nog twee minuten.

De heer **Schonis** (D66):

Ik heb nog maar één punt. We waren gebleven bij juridische geschillen. En daarover gesproken, komen we toch uit op wat de Raad van State de afgelopen maand heeft gezegd over de PAS, de Programmatische Aanpak Stikstof. Dat is een heel ingewikkeld stukje wetgeving, maar het komt erop neer dat alle ruimtelijke ontwikkeling in Nederland op dit moment dreigt stil te vallen, omdat de zogenaamde stikstofontwikkelruimte niet meer benut mag worden. Heeft de Minister al in kaart gebracht wat de gevolgen zijn voor infrastructurele projecten uit het MIRT, nu de PAS gesneuveld is? Binnen welke termijn denkt de Minister de Kamer over de impact van deze uitspraak te kunnen informeren? Ik heb gisteren nog wat mensen gesproken, en het beeld is namelijk toch wel dat we hier een serieus juridisch probleem hebben.

Voorzitter. Ik zal afronden. Zoals gezegd, ziet D66 mobiliteit als randvoorwaarde voor het kunnen creëren van kansengelijkheid voor iedereen. Uiteindelijk gaat het erom dat niemand op een punt in zijn of haar leven uitkomt waarop hij zich zal moeten afvragen: alle richtingen of overige richtingen?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we door met de volgende spreker. De heer Van Aalst heeft aangegeven dat hij om 14.00 uur weg moet, dus ik heb de heer Van Raan gevraagd of hij bereid is de heer Van Aalst voor te laten gaan en dat was hij. De heer Van Aalst van de PVV heeft het woord.

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

Dank u wel, voorzitter. Ik moet bij het AO Sportbeleid helaas zo meteen een aantal banen voor vrouwen verdedigen, dus vandaar dat ik graag even voorga. Dank aan de commissie, en aan de heer Van Raan natuurlijk. Voorzitter. U kent de PVV als de asfaltpartij. Hoe meer asfalt er wordt aangelegd, hoe blijer wij zullen worden. Helaas is er tijdens dit MIRT weinig reden tot vreugde, want laten we gelijk met de deur in huis vallen: de kortetermijnaanpak files, zoals de Minister die durft te noemen, schiet ernstig tekort. De ANWB en TLN, en inmiddels nog veel meer partijen, maken zich nog steeds ernstige zorgen om de slappe aanpak van de fileproblematiek. De PVV deelt deze zorgen en wil een doortastende aanpak van de grote knelpunten. Henk en Ingrid moeten normaal naar hun werk kunnen zonder uren in de file te staan of zich blauw te betalen aan – daar komt hij weer – het rekeningrijden. En dat hadden we kunnen doen, want om een harde aanpak van de problemen op onze wegen te realiseren, wilde de PVV structureel 1 miljard extra uitstrekken. Dit geld is keihard nodig om te zorgen dat het afbraakbeleid van Rutte niet de gehele economie de nek omdraait. Want staat het verkeer stil, dan staat de

economie stil. Helaas. Het mocht niet baten. De heren en dames politici in Den Haag hadden wel wat beters te doen met dat geld. Zelfs als de Kamer dan besluit dat een weg prioriteit moet krijgen, weet dit kabinet het zelf beter. Ik geef u een voorbeeld. Zo zal onder andere dankzij de PVV de N35 prioriteit moeten zijn bij de Minister, maar we zien dat het werk vanwege geldgebrek gewoon naar achteren wordt geschoven. Zoveel wordt wel duidelijk uit haar brief van 11 februari. Het afschieten van de PAS zal alleen maar tot meer problemen voor deze weg leiden. Het is een grote schoffering voor al die hardwerkende Nederlanders die dankzij dit slappe beleid dagelijks in de file staan.

Voorzitter. De infrastructuur in Overijssel is natuurlijk niet het enige pijnpunt voor de goede doorstroom van ons verkeer. De PVV is ook niet tevreden over het debacle dat de zuidelijke ringweg Groningen aan het worden is. Bewoners zijn hier de klos, omdat groene duurzaamheidsleugens boven het gezonde verstand kwamen te staan. Ook de aanpak van het knooppunt Hoevelaken gaat niet van een leien dakje. De innovatieve contractvorm was toch niet zo handig en zou voor veel hoge kosten zorgen. We zijn dus weer terug bij af. Dit zijn allemaal voorbeelden van projecten waar echt moet worden doorgepakt, omdat de gevolgen anders funest zijn voor het humeur van onze automobilisten en chauffeurs.

Voorzitter. Een goede kans om voor extra rijbanen te zorgen, is om de spitsstroken slim te gebruiken. De PVV vindt het positief – er is dus ook wat positiefs te melden vandaag – dat nu 30% van de spitsstroken wordt aangepakt en dat daarvan mogelijk volwaardige, reguliere rijstroken zouden kunnen worden gemaakt. Dit naar aanleiding van de aangenomen PVV-motie. Als er nu ook actie komt op die andere 70%, zijn we helemaal blij. Kan de Minister vertellen wat ze daar voor ons kan betekenen?

Voorzitter. Dan heeft de PVV nog een andere vraag aan de Minister. Als de spitsstroken opengaan, gaat de snelheid over het algemeen omlaag. Het komt echter voor dat spitsstroken ook gewoon open zijn als de verkeersintensiteit laag is. Dan moet de automobilist dus met aangepaste snelheid rijden zonder dat dit in onze optiek nodig is. Het zou volgens de PVV een stuk logischer zijn om de snelheid niet van de open spitsstrook te laten afhangen, maar van de verkeersintensiteit. Dan kun je op een rustige weg gewoon lekker doorrijden. Kijkt de Minister hier net zo tegen aan? En zo ja, laten we dit dan gaan regelen.

Voorzitter. Het is belangrijk dat de A20 snel wordt aangepakt. De PVV staat dan ook positief tegenover de versnelling van de aanpak van deze weg. Dit naar aanleiding van, opnieuw, een aangenomen PVV-motie. We hopen dat Zuid-Holland daarmee in elk geval iets meer ademruimte krijgt, want over het algemeen genomen is het geen pretje daar in de spits te moeten rijden. Ook de investering in de sluis bij Kornwerderzand is hard nodig. Het is goed dat we vandaag de berichtgeving volgen dat er toch wat extra budget is gevonden om dat te organiseren.

Voorzitter. De PVV is ook blij met de aanpak van het Twentekanaal. De vervanging van de damwanden wordt terecht naar voren gehaald. Het belang om vertraging te voorkomen, is daarmee aan bod gekomen. De PVV wenst de ondernemers die aan deze aanbesteding meedoen veel succes. Het is een prachtig project om aan te werken, een project waarmee onze binnenvaart erg blij zal zijn. Het Twentekanaal bevindt zich namelijk in de belangrijke goederencorridor van west naar oost.

Voorzitter. Rondom Maastricht is het echter nog een grote bottleneck voor onze scheepvaart. De rivier is er smal, stroomt snel en het gebrek aan overzicht maakt de tal van hordes die de schippers moeten overwinnen, erg gevaarlijk. Het is echter een belangrijke verbinding naar Antwerpen-Rotterdam en daarom zouden in 2018 al maatregelen moeten zijn genomen. Het bleek echter te complex, waardoor de nieuwe datum pas in 2023 ligt. Kan de Minister toezeggen dat in dit jaar, in 2023, de problemen dan ook echt zijn opgelost? Of kunnen onze schippers opnieuw uitstel verwachten?

In de regio Rotterdam is een goede verbinding over of onder het water belangrijk voor de PVV. Er wordt met de regio gesproken over een nieuwe verbinding die de Van Brienoordbrug kan ontlasten en zo de bereikbaarheid van de regio kan verbeteren. De keuze tussen de oeververbinding van Feyenoord City, dus de oostvariant, of de oeververbinding naar de Krimpenerwaard, de oost-oostvariant, om het gemakkelijk te maken, is nog niet gemaakt. Daarbij komt dat omwonenden zich recentelijk tegen deze plannen hebben uitgesproken en duidelijke keuzes maken. Kan de Minister de PVV toezeggen dat we in deze kwestie niet in oeverloos gezwam belanden? En dat, mocht de keuze in een impasse raken, de Minister zelf de knoop doorhakt?

Voorzitter. De spoorsector blijft de noodklok luiden. ProRail geeft aan dat de betrouwbaarheid van het spoor onder druk komt te staan. Een zorgwekkende conclusie. De regering speelt mooi weer, terwijl ondertussen de bestaande infrastructuur snel veroudert. Als we daar onvoldoende in investeren, gaan we dat merken in de prestaties op het spoor. Daarbij geeft ProRail aan dat er nog een wereld gewonnen kan worden als er de komende jaren meer gebruik wordt gemaakt van een goede planning: gebruik de nacht en rustige momenten op het spoor beter voor het doen van onderhoud. Kan de Staatssecretaris zich hierin vinden? Of de Minister? Want het is deels onderhoud en deels het spoor. En zo ja, hoe gaat zij daar handen en voeten aan geven?

Heeft de Minister of Staatssecretaris nu eindelijk een oplossing gevonden voor het beter kunnen delen van data van vervoerders over het spoor?

Willen we het vervoer verbeteren, dan moeten actuele data immers voor iedereen beschikbaar zijn. Dit betreft in dit geval de digitale infrastructuur.

Voorzitter. De PVV is zeer kritisch over de uitrol van ERTMS. Ik weet dat het pas volgende week op de agenda staat, maar toch. Er worden miljarden geïnvesteerd in een systeem waarover door heel Europa heen nog zo veel vragen zijn, terwijl ons goederenvervoer over het spoor in zware tijden zit. RailGood geeft niet zonder reden aan dat de sector daar ondraaglijke investeringen ziet staan, die het vervoer per trein juist niet gaan bevorderen. En dat terwijl we zo graag die modal shift willen bewerkstelligen. Laat de Minister deze sector onbewust ontsporen? We hebben volgende week nog een apart AO. Dan zullen we daar in de diepte nog op terugkomen.

Voorzitter. De belangrijkste vraag vandaag is en blijft of de liberale deugdbrigades van D66 deze Minister eindelijk dwingen tot het invoeren van rekeningrijden. Die partij heeft de Mobiliteitsalliantie in elk geval nu aan haar zijde. Ondanks dat onze burgers zich al per gereden kilometer scheel betalen aan accijnzen en belastingen, veinst de Minister tegen het rekeningrijden te zijn. De PVV is er alleen niet gerust op, want wat zijn VVD-beloftes vandaag de dag nog waard?

De voorzitter:

U krijgt een vraag van de heer Drost van de ChristenUnie.

De heer **Drost** (ChristenUnie):

Dat mag als hij klaar is hoor, wat mij betreft.

De voorzitter:

Nee, dat doen we nu.

De heer **Drost** (ChristenUnie):

Dat doen we nu? Meneer Van Aalst gaat toch bijna weg.

Ik vraag me af in welke werkelijkheid meneer Van Aalst leeft. Het is natuurlijk lekker makkelijk om een aantal wegen op te noemen waar asfalt wellicht de oplossing is. Maar wat zegt u dan over al die wegen en al die knelpunten in Nederland, met name in de grote steden, waar asfalt niet meer de oplossing bleek te zijn? De Mobiliteitsalliantie komt daar met

oplossingen en daar hoor ik u helemaal niets over zeggen. Wat is uw antwoord op de suggesties die juist op die punten aan ons worden voorgelegd, bijvoorbeeld waar het gaat om investeren in ov?

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

Het is mooi dat u mij nog een keer de gelegenheid geeft om het nog een keer duidelijk te maken. De PVV heeft structureel 1 miljard vrijgemaakt. Dat kunnen we op alle vormen van mobiliteit inzetten, dus ook bij het spoor. Wat ik jammer vind van het vandaag gelanceerde plan, is dat de inkomsten met name uit het rekeningrijden moeten komen. Dat vind ik een gemiste kans. Ik zie positieve plannen in het Deltaplan. Alleen, de grootste bottleneck is het rekeningrijden en dat is ook echt wel gelanceerd. Dat stoot ons als PVV gigantisch tegen de borst. Ik had gehoopt dat de ChristenUnie daar ook fel tegen zou zijn.

De heer **Drost** (ChristenUnie):

U zegt: wij willen structureel 1 miljard investeren. En vervolgens begint u uw bijdrage met: we gaan de hele Randstad vol met asfalt rijden. Dat moeten we volgens mij niet doen. U moet ook investeren in hoogwaardig ov. Daar heb ik u niets over horen zeggen. Bent u ook bereid om die 1 miljard in hoogwaardige verbindingen in de Randstad en de regio te investeren?

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

Ja. U heeft de PVV altijd aan uw zijde gevonden, ook als het om goede verbindingen over het spoor ging. Alleen, onze voorkeur gaat nog steeds uit naar asfalt. Daar zijn wij volkomen helder in. Dat klopt. Maar we zijn zeker bereid om te investeren in spoor. Ik vind het jammer dat de ChristenUnie ons nu aanvalt alsof wij niet willen investeren. Wij zijn juist de enige partij in de Kamer geweest die structureel 1 miljard heeft vrijgemaakt. Dat had u kunnen steunen. Dat heeft u niet gedaan. Dat is erg jammer. Dat is zeer spijtig voor de bereikbaarheid.

De **voorzitter**:

De heer Schonis heeft ook een vraag voor u.

De heer **Schonis** (D66):

Als lid van de D66-deugdbrigade zal ik dan maar even reageren met de volgende vraag aan de heer Van Aalst. Ik hoor de heer Van Aalst steeds tegen rekeningrijden fulmineren, maar ik ben heel benieuwd hoe de heer Van Aalst tegen het groter wordende gat in de begroting aankijkt. Als we de komende jaren meer elektrisch gaan rijden, zijn er domweg minder accijnsinkomsten voor de Staat te verwachten. Dus we zullen toch op enige manier onze mobiliteit moeten kunnen financieren. Of gaat de heer Van Aalst dat gat op een andere ludieke manier invullen?

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

Laat ik meneer Schonis eerst even uit de droom helpen dat elektrisch rijden nu de markt aan het veroveren is. Het is gewoon een kansloos verhaal. Ik bedoel, we kunnen in percentages uitdrukken dat we met 200% gegroeid zijn. Dat is allemaal leuk, maar als je van tien naar twintig gaat, dan stelt het allemaal geen drol voor. Laten we nou niet denken dat elektrisch rijden binnen een paar jaar geregeld is. Ik zag vandaag voorbijkomen dat de Minister al volop met de afdeling financiën bezig is. Ik geloof er niet in, maar stel dat alles elektrisch wordt, waaruit moeten de financiële middelen dan gaan terugkomen als de accijnzen niet meer binnenkomen? Maar goed, dat zie ik voorlopig niet gebeuren. Ik zei het al, de deugdbrigade. Dat zie je dan weer voorbijkomen. U blijft erop hameren, maar volgens mij hebben we al een vorm van rekeningrijden en rekenen we af bij de pomp. Dat is al vreselijk voor die automobilist. Als je

niet rijdt en die auto laat staan, betaal je geen accijnzen en belastingen, dus volgens mij hebben we al een vorm van rekeningrijden. Ik snap niet zo goed waarom u nog een nieuwe vorm van rekeningrijden wilt.

De heer **Schonis** (D66):

Ik wil geen nieuwe vorm van rekeningrijden. Ik wil de inkomsten van de Staat straks op peil houden. Meneer Van Aalst ziet dat misschien niet – dat noemen we ook wel struisvogelpolitiek – maar we gaan echt naar 500.000 elektrische auto's in 2025 en naar 2 miljoen in 2030, en dat is nog een conservatieve schatting. Op het moment dat dat zo'n groot gat in de begroting slaat, hoop ik toch dat de heer Van Aalst met een beter plan komt dan te zeggen dat het wel niet zal gebeuren. Of gaat de PVV dan ineens pleiten voor veel meer belastingverhoging? Want ja, dat is toch uw alternatief.

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

Dit is natuurlijk te triest voor woorden. Wij komen met een voorstel om extra geld vrij te maken voor infrastructuur. Dat steunt u niet. Vervolgens komt u met uw kabinet met mooie praatjes dat we allerlei overschot hebben. Maar u bent als woordvoerder infrastructuur van D66 niet in staat om het geld van de Minister van Financiën naar de portefeuille infrastructuur te krijgen. En dan verwijt u mij dat wij als PVV niet in infrastructuur investeren. Volgens mij moet u toch echt de hand in eigen boezem steken en zich gaan schamen dat u geen geld heeft vrijgemaakt om hiernaartoe te krijgen om extra te investeren. Wij hebben u een mogelijkheid geboden om structureel 1 miljard vrij te maken, voor alle vormen van mobiliteit. U heeft ervoor gekozen om dat niet te steunen.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

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

Dan moet u niet de PVV verwijten dat wij niet in bereikbaarheid investeren.

De **voorzitter**:

Lange antwoorden. Dat kan best wat korter. U vervolgt. U heeft nog een minuut.

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

Ik ben bijna klaar, dus dat weegt dan op tegen de lange interrupties. De PVV is er niet gerust op, zoals ik al zei, want wat zijn VVD-beloftes vandaag de dag nog waard? Kan de Minister vandaag in de ogen van mijn D66-collega kijken en hem glashard zeggen dat ze de pot op kunnen met dit zotte idee om de werkende Nederlander nog meer kapot te belasten, en te stoppen over de discussie van rekeningrijden? Dat zou namelijk voor vandaag al heel wat zijn.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan komen we bij de derde spreker. Dat is de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren.

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

Voorzitter, dank u wel. Ik zet even mijn tijd aan. Ik heb twee onderdelen. Eentje over de PAS voor de Minister, en een over het spoor voor de Staatssecretaris.

Voorzitter. Als de koek op is, kun je niet blijven eten. Rutte I, II en III hebben dit land op slot gezet. In een land dat zucht onder de dikke stikstofdeken is het beschermen van de natuur niet mogelijk als de

bioindustrie mag blijven uitbreiden, er steeds meer asfalt wordt neergelegd en er zelfs plannen zijn om een nieuw vliegveld te openen. Als we de natuur willen beschermen, moeten er harde keuzes worden gemaakt. Als we de economie willen beschermen, moeten er harde keuzes worden gemaakt. Dat was tien jaar geleden ook al duidelijk, maar destijds werd er een truc verzonnen om gewoon door te kunnen gaan met de uitstoot van stikstof. De PAS was geboren. Het was een truc waarbij een hoge mate van wensdenken het won van gezond verstand. Dat de PAS uiteindelijk weer zou sneuvelen, is daarom geen verrassing. De Partij voor de Dieren is altijd tegenstander geweest van de Programmatische Aanpak Stikstof. Ter illustratie: ...
Ik hoorde wat. Sorry?

De voorzitter:

Gaat u door. U heeft het woord.

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

Ik dacht dat ik een interruptie kreeg.

De voorzitter:

Nee.

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

Ter illustratie: mijn collega Ouweland waarschuwde al in 2010 voor het feit dat de Programmatische Aanpak Stikstof, waarbij het uitgangspunt wordt gehanteerd dat er bedrijfsontwikkeling mogelijk is, in potentie op gespannen voet staat met het doel van Natura 2000, te weten het behalen van een gunstige staat van de aangewezen natuurdoelen. Ouweland riep de Kamer op zich uit te spreken voor een Natura 2000-beleid dat op geen enkele wijze afbreuk doet aan het behalen van de natuurdoelen. De motie werd verworpen, maar het gelijk van de Partij voor de Dieren is inmiddels ook uit de uitspraak van de Raad van State gebleken. We moeten onze natuur beschermen in plaats van fictieve ontwikkelruimte creëren die er helemaal niet is, als je kijkt naar de staat van de natuur. Al decennia worden de ecologische, aanvaardbare kritische depositiewaarden voor stikstof ruim overschreden. Wat je dus vooral niet moet doen, is een business as usual-systeem optuigen dat gebruikmaakt van een volstrekt ondoorzichtig en dus niet te controleren rekenprogramma, waarmee via een black box een schijnwerkelijkheid wordt gecreëerd die onvoldoende de werkelijkheid representeert. Is de Minister het daarmee eens? En zo nee, is zij dan bereid ons toegang te geven tot die black box? Uw VVD-partijgenoot Van Middendorp heeft recentelijk een heel lezenswaardig artikel geschreven, over de oncontroleerbaarheid van algoritmes en modellen. Graag een reactie.

De reductieambitie van de PAS staat dus in schril contrast met wat nodig is. De talrijke uitzonderingsposities maken het instrument volstrekt ongeloofwaardig. Nu de PAS is weggefallen, is het eens te meer duidelijk wat ons nog steeds, en in steeds urgenter mate, te doen staat: de natuur beschermen, onder andere door de stikstofuitstoot rigoureus terug te dringen. Er dreigt namelijk een onomkeerbare aantasting van de bedreigde natuurtypen. Komt er alsnog een onderzoek naar de onomkeerbare aantasting van de natuurtypen als gevolg van de structurele stikstofoverload? Dat vraag ik de Minister.

De Partij voor de Dieren organiseerde op 16 mei een hoorzitting over de impact van de luchtvaart op de natuur. Onder andere jurist Valentijn Wösten had daar een kraakhelder verhaal. Heeft de Minister deze hoorzitting eigenlijk wel gevolgd?

Gister ontving de Kamer een brief van de ministers van LNV en IenW over de vernietigende uitspraak van de Raad van State inzake de PAS. De ministers schreven ons dat zal worden geïnventariseerd welke projecten

in de knel gaan komen. Erkent de Minister dat Lelystad Airport – daar was ie dan – daar zeker eentje van is? We lazen er nog niets over in de brief die we gisteren hebben ontvangen. De Partij voor de Dieren heeft samen met collega's van de SP en GroenLinks Kamervragen gesteld over de gevolgen van Lelystad Airport. Dit vliegveld is natuurlijk om meerdere redenen een slecht idee: het klimaat, de leefomgeving van mens en dier, en de veiligheid. Dezelfde vraag betreft ook het circuit van Zandvoort, waar de hoogmis van de fossiele industrie binnenkort gaat rondracen. Graag een reactie.

De ministers schrijven ons ook dat ze perspectief voor economische ontwikkelingen willen behouden in de aanpak van stikstofoverschot. Dat is exact dezelfde redenering die ook in 2010 werd gebezigd, in aanloop naar de PAS. Perspectief voor economische ontwikkelingen. Dat klinkt nog lang niet als: we herstellen eerst de natuur en kijken daarna welke ruimte er nog over is voor economische activiteiten. Het lijkt wel alsof de regering nog steeds niet snapt, zoals mijn collega Ouwehand al benoemde in 2010, dat er een groot spanningsveld zit tussen het beschermen van de natuur en de business as usual-economie waaronder deze aarde zo gebukt gaat. Graag een reactie. Ik sluit dit blokje af met dat Nederland eindelijk werk moet gaan maken van het terugdringen van de stikstofuitstoot. De koek is op.

Dan het spoor. Goederenvervoer via het spoor is belangrijk. Zeker als het betekent dat er een verschuiving kan optreden van wegtransport en luchtvaart naar het spoor. Maar een toename van het goederenvervoer via het spoor betekent wel dat er meer aandacht moet komen voor zaken als geluidshinder en trillingen. Is de Staatssecretaris dat met ons eens? En over die geluidshinder: de huidige wet gaat uit van gemiddelde geluidsniveaus die berekend worden over een etmaal, maar daarmee creëren we een papieren werkelijkheid, die geen recht doet aan de praktijk. Precies hetzelfde is gebeurd met de geluidsberekeningen rondom Schiphol en Lelystad. Er is geen gemiddelde overlast. De wet houdt geen rekening met piekgeluid en booggeluid van langsrazende goederentreinen in de nacht. Is de Staatssecretaris bereid om naar de geluidshinder rond het spoor te laten kijken bij toenemend gebruik van het spoor door goederentransporten? En is zij ook bereid om normen vast te stellen en maatregelen te nemen om geluidsoverlast te beperken? Dat is niet van vandaag op morgen gerealiseerd, maar als we draagvlak willen behouden voor het goederenvervoer over spoor, moeten we nu alvast zorgen dat ook in de toekomst draagvlak blijft bestaan. Dat kan alleen als de hinder wordt gemeten en niet berekend, zodat die zo veel mogelijk kan worden bestreden. Op het gebied van de trillingen die door het goederenvervoer per spoor worden veroorzaakt, ontbreekt nu elke wetgeving. Er zijn geen duidelijke normen of meetmethoden. Als mensen langs het spoor schade ondervinden, kunnen zij nergens terecht. Graag een reactie van de Staatssecretaris. Ziet zij ook in dat het ontbreken van regelgeving en normen rond trillingen voor toenemende problemen kan zorgen bij toenemend gebruik van het spoor? Is zij bereid om regels en normen voor trillingen te laten opstellen?

Voorzitter. Naast de klimaatnoodtoestand brachten we gisteren ook een motie in stemming die opriep om de biodiversiteittoestand uit te roepen. De ernst van de zaak wordt kennelijk nog altijd niet begrepen. Is de Minister bereid dat aspect mee te nemen in de herbeoordeling van alle projecten naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State? Dank u wel.

De **voorzitter**:

U ook dank. Keurig. De heer Von Martels van het CDA.

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

Dank u wel, voorzitter. Ik was vanmorgen ook aanwezig bij het aanbieden van het Deltaplan 2030. Ik kan me zo voorstellen dat het ook in de komende tijd onderwerp van gesprek zal zijn. Heel goed. Het is wel belangrijk om te vermelden – dat kwam in de presentaties ook naar voren – dat verkeersveiligheid altijd op nummer een blijft staan. Daar gaan we morgen over praten: safety first. Het is heel belangrijk om dat onderwerp altijd als eerste te benoemen als het gaat om nieuwe plannen voor infrastructurele maatregelen.

Mijn blokjes. Ik maak een rondje langs de velden. Ik begin in Noord-Nederland. Ik begin dan natuurlijk met het goede nieuws over Kornwerderzand: een belangrijke ontwikkeling voor de economie en de werkgelegenheid in de verschillende regio's. Heel veel complimenten aan de Minister dat zij hier samen met de regio is uitgekomen. Een ander struikelblok in Friesland is de brug Skarster Rien. Met de opening van het nieuwe knooppunt Joure in de A6 ontstaat extra verkeersdruk op de laatste beweegbare brug in de route tussen Amsterdam en Groningen, met lange wachtrijen en 41 ongelukken nabij de brug in de afgelopen vier jaar. In 2012 was er al eens overeenstemming tussen Rijk en regio over een aquaduct, maar dit is vanwege een bezuiniging teruggedraaid. Ziet de Minister een aquaduct alsnog als een structurele oplossing?

In Drenthe is behoefte aan een snelle autoverbinding met Twente en een verbreding van de N-wegen. Ziet de Minister hier mogelijkheden voor? Verder is het CDA benieuwd welk perspectief de Staatssecretaris ziet voor de Lelylijn. D66 stelde het al aan de orde. Hoe kijkt de Staatssecretaris daartegen aan? Ze heeft daar volgens mij al eerder antwoord op gegeven, maar misschien komen er door voortschrijdend inzicht nog leuke inzichten naar voren.

Dan kom ik bij Oost-Nederland. In de antwoorden op de schriftelijke vragen van het CDA lijkt de Minister te suggereren dat het knooppunt Hoevelaken in Gelderland later wordt gerealiseerd. Dit vinden wij natuurlijk onwenselijk, vanwege de beruchte fileknelpunten. Kan de Minister toezeggen dat ze alles op alles gaat zetten om de Kamer zo spoedig mogelijk te informeren over de wijze waarop de realisatie opnieuw wordt aanbesteed en wat de planning van de uitvoering wordt? Verder vinden we de geschetste periode van het nemen van het tracébesluit voor knooppunt A1-Barneveld, namelijk in de periode 2023–2026, erg breed. Kan de Minister toezeggen dat het eerder 2023 dan 2026 wordt? Is de Minister bereid om te onderzoeken of de aanpak A1-A30 en de aanpak knooppunt Hoevelaken alsnog kunnen worden gekoppeld, zonder dat dit tot vertraging leidt voor knooppunt Hoevelaken?

Dan ga ik weer even over naar het spoor. Het CDA is benieuwd wanneer de Staatssecretaris met voorstellen komt voor de tijdelijke intercitystopt bij Barneveld-Noord.

Voor Overijssel is de N35 zonder twijfel de grootste prioriteit. Dat zal de Minister niet verbazen. In de coalitieplannen van de toekomstige coalitie in de provinciale staten kwam de N35 ook weer heel prominent naar voren. De Kamer heeft de motie over de N35 niet voor niets aangenomen. Die vroeg om samen met de provincie de financiële consequenties in beeld te brengen en voor de Voorjaarsnota 2019 in beeld te brengen binnen welke termijn een MIRT-verkenning kan worden gestart. Die Voorjaarsnota hebben we inmiddels gekregen, maar daarin stond over de N35 niet datgene wat wij gehoopt hadden. Dus ik stel de belangrijke vraag aan de Minister hoe het nu verdergaat. Kan er sneller op worden teruggekomen, zeker in het belang van de prioriteiten die de Kamer heeft gesteld, maar ook gezien de prioriteiten die de provinciale staten van Overijssel naar voren hebben gebracht?

Hoe staat het verder met de uitvoering van de motie uit 2017 over een structurele oplossing en het reserveren van voldoende financiële middelen voor het stuk A1-A35 tussen de knooppunten Azelo en Buren bij Twente? Van het oosten ga ik vervolgens naar Zuid-Nederland en dan kom

ik bij de A67. Die is belangrijk voor de bereikbaarheid van Zuid-Nederland, specifiek voor Brainport Eindhoven en Greenport Venlo. Kan de Minister het vervolgproces schetsen na de ontwerpstructuurvisie A67 Leenderheide-Zaarderheiken? Komt de Minister nog voor de zomer met de ongevalcijfers op de A67 in 2018, die zij voor juni, juli had toegezegd? Knooppunt Zaarderheiken blijft ook een capaciteitsknelpunt. Ziet de Minister hier toekomstbestendige en robuuste oplossingen voor? Hoe staat het met een structurele oplossing voor het probleem op de A50 tussen Oss en Nijmegen? Het CDA krijgt verder graag een update over de motie-Amhaouch over de spoormaatsregelen in de regio Venlo, en de motie-Amhaouch over het in kaart brengen van de kansen van innovatief, hoogwaardig openbaar vervoer, met specifiek de verbinding Utrecht-Breda.

Voor Zeeland blijft de spoorverbinding Terneuzen-Gent een belangrijk punt, zeker nu aan Vlaamse zijde opnieuw geld is vrijgemaakt om een volgende stap te zetten. Is de Staatssecretaris bereid om een volgende stap te zetten? En zo ja, hoe?

Dan zijn we nog benieuwd naar hoe de Minister aankijkt tegen de lage doorstroming in de Vlaketunnel en het verbeteren van de veiligheid op de N57.

Dan komen we tot slot bij West-Nederland. Voor Noord-Holland zou een goede verbinding tussen de A8-A9 een goede oplossing zijn voor al het verkeer over een provinciale N-weg die in de spits altijd vaststaat. Hoe wil de Minister deze verbinding verbeteren? Hoe kijkt de Minister verder aan tegen een eventuele verbreding van de N9 tussen Alkmaar en Den Helder? ProRail suggereerde begin juni dat de besluitvorming over capaciteit op het spoor van en naar Zandvoort, mede ten behoeve van de formule 1, al rond was. De Staatssecretaris zei vervolgens weer dat dit ten onrechte was. Wat klopt wel en wat klopt niet? Kan de Staatssecretaris aangeven of de capaciteit wel of niet wordt uitgebreid?

Het CDA is verder benieuwd hoe we de MIRT-gelden kunnen ombouwen, en of we meer naar de regio's kunnen laten gaan.

In Utrecht spelen zorgen over het financieel rondkrijgen van het bereikbaarheidsprogramma voor de Metropoolregio Utrecht, genaamd U Ned. Ziet de Minister mogelijkheden om de markt daar te laten bijspringen? Voorzitter. Dan de evaluatie van de MIRT-regels in de loop van 2019. We vinden het heel erg belangrijk dat een goed evenwicht in de MIRT-regels goed naar voren komt, zodat de regio goed verbonden blijft met de grote steden en de stedelijke gebieden van Nederland. Is de Minister bereid om bij de evaluatie de volgende punten in kaart te brengen: de huidige verdeling tussen stedelijk gebied en niet-stedelijk gebied, of Randstadknelpunten in de huidige MIRT qua prioriteit hoger uitkomen dan knelpunten in de regio, en de mate waarin eigen geld door provincies wordt beloond door MIRT-bijdragen?

De voorzitter:

Ik zie een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik wachtte heel even tot de heer Von Martels ...

De voorzitter:

Nee, ik doe dit gewoon nu.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Komt de heer Von Martels nog op rekeningrijden? Want anders stel ik nu mijn vraag.

De voorzitter:

Stelt u uw vraag gewoon.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik stel nu mijn vraag. Ik begrijp dat de Minister in reactie op het Deltaplan 2030 rekeningrijden wel degelijk als optie heeft genoemd als de transitie naar elektrische auto's plaatsvindt en als de kerosineaccijns tegenvalt. Hoe zit het CDA hierin?

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

Deze vraag is mij vandaag al enkele keren gesteld. Voor de geïnteresseerde lezer: op pagina 38 van het Deltaplan Mobiliteit worden een aantal voorstellen gedaan. Volgens mij heeft mevrouw Kröger mij al eerder gevraagd hoe het CDA hierin staat. Ik ben wat dat betreft niet van mening veranderd. Het is heel duidelijk. Het regeerakkoord is heel duidelijk: geen rekeningrijden voor dit moment. Ik weet niet wat u verder nog van mij wilt. Natuurlijk gaan we in de toekomst ook kijken naar hoe het zit met de bekostiging. Maar er is nog altijd een nog steeds niet ingevulde motie, de motie-Sienot/Von Martels. Die gaat over pilots met alternatieve vormen van vervoer en betaling. We hebben daar nog helemaal niets van teruggezien, dus ik ben erg benieuwd wat voor mogelijkheden dat biedt. Daarnaast had ik in mijn slotzinnen nog naar voren willen brengen dat er nog allerlei andere mogelijkheden zijn om filevorming te voorkomen. Ik heb het bijvoorbeeld over het systeem waarvan nog bijna niemand heeft gehoord: Next Level Infra Systems. Ik had de Minister graag willen vragen hoe zij daartegen aankijkt. Het is een innovatief plan om iets boven het maaiveld uit te steken; 12 meter hoogte maar liefst. Het betreft een nieuwe systeembouw van wegeaanleg. Ik zou iedereen willen zeggen: informeer u zich over Next Level Infra Systems. Dat kan allerlei mogelijkheden bieden. Dat zijn mooie alternatieve vormen om het rekeningrijden te voorkomen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Goed. Een heel lang antwoord, maar niet zo heel veel duidelijkheid, behalve dat we in de toekomst een en ander moeten gaan bekijken. Ik begrijp dat de reactie van de Minister op het Deltaplan was: rekeningrijden is wel degelijk een optie als de transitie naar elektrisch plaatsvindt en je de bekostiging op een andere manier moet inrichten. Dat dat lijkt me een enorme stap vooruit in deze discussie. De heer Von Martels grijpt terug naar die pilots. Dan is de vraag: wordt het verkennen en toetsen van een systeem van rekeningrijden ook onderdeel van die pilots? Dat staat dus los van al die andere opties die de heer Von Martels schetst.

De **voorzitter**:

De heer Von Martels.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dan kunnen we die evalueren en bekijken welke het beste werkt.

De **voorzitter**:

De heer Von Martels.

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

We zijn in ieder geval geen dogmatische partij. We zijn altijd bereid om mee te denken over oplossingen in de toekomst. Maar ik wil wel naar voren brengen dat ik hetgeen wat mevrouw Kröger suggereert, namelijk dat de Minister daar een voorstander van zou zijn, vanmorgen niet heb gehoord. Ik laat hetzelfde geluid horen: we zijn er op dit moment nog niet voor, maar we kijken wat de toekomst brengen moge.

De **voorzitter**:

Dan gaan we verder naar de heer Stoffer.

Ja, u heeft inderdaad nog een minuut. Ik dacht dat u uw betoog een beetje had verbouwd.

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

Ik had nog twee punten. Dat Next Level Infra Systems biedt mogelijkheden. Ik ben benieuwd naar de reactie van de Minister en hoe het ministerie daartegen aankijkt.

En hoe staat het met het onderzoek naar kansen en mogelijkheden van private bekostiging van infrastructuurprojecten conform de motie-Amhaouch c.s.?

Er is al het nodige over het PAS gezegd, maar ik ben net zo benieuwd naar de antwoorden als mijn collega's dat waarschijnlijk zijn.

Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:

De heer Schonis heeft nog een vraag.

De heer **Schonis** (D66):

Ik hoorde de heer Von Martels praten over Next Level Infra Systems. Ik heb daarvan ook een presentatie mogen ontvangen. Ik hoor de heer Von Martels zeggen: we zijn niet echt voor rekeningrijden. Maar het grappige is dat Next Level Infra Systems juist uitgaat van de aanleg van nieuwe infrastructuur boven bestaande wegen, waarvan je dus via betaalde toegang, of in ieder geval betaald, gebruik mag maken. Dat zou je toch ook een vorm van rekeningrijden kunnen noemen. Of zie ik dat verkeerd, meneer Von Martels?

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

What's in a name, zou ik zeggen. Het maakt mij niet uit hoe het genoemd wordt. Het is een heel ander systeem van benaderen, een heel ander systeem van infrastructurele projecten opzetten. Het is totaal iets anders dan wat met het R-woord wordt bedoeld, dus laten we het ook als zodanig benoemen: Next Level Infra Systems is op andere waarden gebaseerd dan het rekeningrijden.

De heer **Schonis** (D66):

Dan begrijpen we elkaar, denk ik, niet helemaal, als ik u zo beluister. Bij dat next level wordt er gewoon nieuwe infrastructuur aangelegd. Daarvan kun je tegen betaling gebruikmaken. Wat is nou het verschil tussen tegen betaling gebruikmaken van nieuwe infrastructuur, of het tegen betaling gebruikmaken van bestaande infrastructuur? Het ene noemt u rekeningrijden, het andere noemt u next level. Volgens mij is het gewoon allebei rekeningrijden hoor.

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

U moet niet vergeten dat ik in mijn eigen inbreng het woord «rekeningrijden» helemaal niet heb genoemd. Het luistert allemaal veel nauwer. Het genuanceerde verhaal erachter is belangrijk om te horen. Wij zijn een partij die wil nadenken over de mogelijkheden die in de toekomst worden geboden en daarmee op een pragmatische manier omgaan.

De **voorzitter**:

Dan komen we bij de heer Stoffer van de Staatkundig Gereformeerde Partij.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dank, voorzitter. Er is goed nieuws. Dat vind niet alleen ik, maar dat vinden ook de ruim honderd scholieren die ik vanochtend vanuit Barneveld op bezoek had. Er worden namelijk slagen gemaakt bij knooppunt het IJ, oftewel de A1-A30. Ze wisten precies waar het lag: bij

de McDonald's. Maar dat is niet het enige goede nieuws: de Minister gaat ook aan de slag met de verbreding van de A20 tussen Rotterdam en Gouda, ze is bezig met de A28 tussen Zwolle en Hoogeveen, en er komt extra geld voor de verbreding van de sluis bij Kornwerderzand; allemaal goed nieuws.

In plaats van een heel lijstje te blijven opsommen, heb ik een aantal inhoudelijke punten bij de kop gepakt, te beginnen met het mooie plan van de Mobiliteitsalliantie. We merken dat er in het veld echt ambitie is. De Mobiliteitsalliantie heeft een klinkend plan voor de verbetering van verkeer en vervoer gepresenteerd. Daarin zien wij heel veel goede elementen: betalen naar gebruik in plaats van naar bezit, zodat de nog steeds toenemende filedruk wordt aangepakt en elektrische autorijders betalen mee. Laat ik daarbij opmerken dat het ons er niet om gaat om de auto als melkkoe te gaan zien. Het moet voor de automobilist wat ons betreft echt niet duurder worden, maar ik denk dat het goed is om dit te verkennen, waarbij het totaalplaatje aan opbrengsten voor de Staat niet moet gaan toenemen – laat ik dat erbij zeggen. Andere goede elementen zijn het investeren in transferia en in veiligere wegen. Ik kan er van alles uit gaan benoemen, maar mijn concrete vraag is of de Minister voor de komende begrotingsbehandeling met een reactie op dit plan wil komen, en of ze samen met regionale partijen extra wil investeren in de overstap-punten van auto en ov.

Er hangt echter ook een donkere wolk boven de MIRT-agenda, die zojuist al is benoemd: de huidige Programmatische Aanpak Stikstof is door de Raad van State afgeschoten. De grote vraag is natuurlijk wat dit gaat betekenen. Volgens mij is een ontsnappingsroute door het toepassen van de zogenaamde «ADC-toets» voor projecten van groot algemeen belang, evenals het nemen van compenserende maatregelen. Gaat de Minister nu op die route inzetten?

Dan de nieuwe oeververbinding Rotterdam. Als ik u goed heb begrepen, wil de Minister binnenkort een knoop doorhakken over de nieuwe oeververbinding in Rotterdam om de Brienoordbrug en de Algerabrug te ontlasten. Dit zorgt in de regio al voor verhitte discussies. Het bedrijfsleven kiest voor een oeververbinding bij de Krimpenerwaard, maar Ridderkerk zit niet te wachten op nog een verkeersader naast de deur. Experts hebben recentelijk aangegeven dat deze oeververbinding, inclusief het regionale woningbouwplan, niet zomaar tot minder verkeer over de Brienoordbrug zal leiden en dat het op de Algerabrug zelfs drukker zal worden. Daar krijg je niet echt warme gevoelens bij. Kan de Minister de oplossing wellicht in meer westelijke richting zoeken?

De N35 is al meerdere malen langsgekomen. De Minister had toegezegd vóór het AO haar plan voor de N35 te presenteren. Helaas is dat doorgeschoven naar het najaar. Het is zojuist al door meerderen aangegeven: die N35 is voor Oost-Nederland een hele belangrijke verkeersader. Een deel wordt gelukkig vierbaansautoweg, maar er blijven gewoon zwakke schakels over, zoals het doorkruisen van het dorp Mariënheem. Die vertraging kan twee dingen betekenen: of het wordt nu zo serieus opgepakt dat er tijd nodig is voor een goede concrete uitwerking, of het Rijk heeft er weinig trek in en schuift het even door. Ik hoop in positieve zin op het eerste geval. Ik hoor heel graag waar de Minister op aankoerst. Dan de brughogtes. De MKBA's voor het verhogen van bruggen, zodat binnenvaartschippers meer containers kunnen meenemen, vallen negatief uit. Ik snap dan ook dat de Minister zich terughoudend opstelt. Maar ik vind wel dat we moeten blijven kijken naar wat wel mogelijk is, want als we werk willen maken van de modal shift om de filedruk aan te pakken en het vervoer te verduurzamen, moeten we uiteindelijk ook investeren. Ik noem in het bijzonder de kansen voor de drukbevaren Schelde-Rijn-verbinding. Wat zijn de mogelijkheden voor Europese financiering? Op een gegeven moment zijn de bruggen natuurlijk ook aan vervanging toe.

Als je dat erin meeweegt, zou het kostenplaatje er dan misschien gunstiger uitzien?

Dan de kortetermijnaanpak van de files. De Minister blijft kijken hoe ze op korte termijn wat aan de filedruk kan doen. Als SGP denken we daar graag in mee. Bij de A15 en de A16, in de buurt van Barendrecht en Dordrecht, gaan verschillende onderhouds- en vervangingsprojecten lopen. Dat betekent veel verkeershinder, terwijl de boel nu al dagelijks vastloopt. De regio maakt zich grote zorgen. Zit de Minister misschien al aan tafel met de regio? Als dat niet zo is, wil ze dan met de regio om tafel gaan om te kijken of er maatregelen genomen kunnen worden om de verkeershinder te beperken? Er loopt ook een MIRT-traject voor de verbreding van de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem. Dat kost tijd, terwijl de fileproblemen nu al groot zijn. Wil de Minister dit traject ook meenemen in de tweede tranche voor de kortetermijnaanpak van de files?

Dan kom ik bij de zware berging: een andere maatregel om de weg zo snel mogelijk vrij te krijgen bij incidenten. Zeker de berging van vrachtwagens kost dan gewoon tijd. De Minister wil de aanrijtijden omlaag krijgen via een nieuwe aanbesteding van deze zware berging, maar tegelijkertijd haalt zij de bergingsbedrijven naar mijn idee het vel over de neus door het aantal percelen te halveren, waarbij in ieder geval in het veld het gevoel heerst dat men tegen elkaar uitgespeeld dreigt te worden. Het lijkt een beetje op de situatie in de infrabouw: voor een dubbeltje op de eerste rang en alle risico's bij het bedrijfsleven. Dat kan volgens mij niet goed gaan, dus ik zeg tegen de Minister: bezint eer ge begint.

Dat is gelijk het bruggetje naar de situatie in de infrabouw. Te vaak zien we dat er gedoe is tussen Rijkswaterstaat en de bouwbedrijven, dat projecten daardoor vertraging oplopen en bedrijven eruit stappen. Het McKinsey-rapport – ik heb het vanochtend nog eens goed gelezen – onderstreept dat de projectrisico's te veel op het bordje van de bouwbedrijven worden gelegd. Ik vind het heel goed dat de Minister het probleem erkent en ook wil aanpakken. Laten we niet vergeten dat we die bouwbedrijven keihard nodig hebben als we de infra verder willen aanpakken. Het CPB waarschuwde dat de inframiljarden door de krapte in de bouwsector op de plank dreigen te blijven liggen. Dat moeten we voorkomen. De brief van de Minister roept wat dat betreft bij ons nog een aantal vragen op. Op korte termijn zal ze bij een aantal aanbestedingsprojecten aanpassingen doorvoeren. Wordt dit breed opgepakt, zodat het niet bij een aantal experimenten blijft? De Minister schrijft ook wat ze wél gaat doen. Maar zitten er in het McKinsey-rapport wellicht ook adviezen die ze niet wil opvolgen? Daar ben ik erg benieuwd naar. Hoe kijkt ze bijvoorbeeld aan tegen het advies om met kleinere contracten te gaan werken, zodat het voor bedrijven minder nodig is om in combinaties te werken?

Voorzitter. Gezien de tijd ga ik naar het slot, maar dat had ik anders ook gedaan: het onderhoudsbudget. De aanleg van infrastructuur mag niet ten koste gaan van het budget voor beheer en onderhoud, en ook zeker niet andersom. De Voorjaarsnota leert dat het budget voor beheer en onderhoud opnieuw omlaag gaat. Dat lijkt ons niet de goede richting. Het is eerder aan de orde geweest, maar ik wil ook hier graag benadrukken dat het belang van voldoende budget voor beheer en onderhoud essentieel is. Daar wil ik het bij laten, voorzitter.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dan komen we bij de heer Laçin van de Socialistische Partij.

De heer Laçin (SP):

Dank u wel, voorzitter. Vandaag zijn allerlei wegen de revue gepasseerd. Ik zal mijn best doen om daar geen bijdrage aan te leveren door het over andere belangrijke zaken te hebben. Ik begin bij het ook door anderen al genoemde Programma Aanpak Stikstof. Tijdens het MIRT-debat op

29 november 2018 heb ik samen met andere partijen aandacht gevraagd voor de uitspraak van het Europese Hof van Justitie over het PAS. Het Hof gaf Nederland een tik op de vingers en oordeelde dat het PAS niet voldeed. We hebben toen gevraagd om pas op de plaats te maken met infraprojecten die hierdoor geraakt zouden kunnen worden, bijvoorbeeld de verbreding van de A27/A12 bij Amelisweerd.

We hebben gevraagd om een plan B, maar de Minister zei toen dat zij vertrouwen had in het systeem, zich geen zorgen maakte en de uitspraak van de Raad van State wilde afwachten. Die uitspraak is er nu. De Raad van State oordeelt dat het PAS niet de basis kan vormen voor activiteiten en projecten die extra stikstof veroorzaken. De Raad van State veegt dus terecht de vloer aan met het PAS. Het verbaast mij dat we het plan B van de Minister, waarom we toen hebben gevraagd, niet hebben mogen ontvangen. Ik wil van deze Minister een helder overzicht van de infraprojecten waarvoor deze uitspraak gevolgen heeft en wat haar plannen zijn. Wat is bijvoorbeeld de stand van zaken bij de verbreding A27/A12, waar ik het over had? Welke gevolgen heeft deze uitspraak voor dit project? Ik wil dus een helder overzicht met alle projecten waarvoor dit besluit gevolgen kan hebben. Lelystad Airport mag ze nu nog buiten beschouwing laten; dat komt later nog aan de orde in het luchtvaartdebat.

Voorzitter. Gisteren stond in Het Financieele Dagblad het bericht dat er op het ministerie wordt nagedacht over een ov-taks; een extra heffing, een boete op de schoonste vorm van vervoer. Ik schrok er zelf van, moet ik zeggen. Mensen kunnen het niet betalen om in de binnenstad te blijven wonen omdat de prijzen daar de pan uit rijzen. Prijzen die zo enorm oplopen, omdat de binnenstad volstroomt met hoogopgeleide en goedverdienende mensen, die desgewenst van dit kabinet ook nog eens een forse subsidie op hun Tesla krijgen. Maar de gewone man en vrouw die naar de buitenwijken worden gedrukt, die niet voor dikke subsidies in aanmerking komen, mogen straks extra gaan betalen voor het openbaar vervoer. Als er echt een groot probleem is met het financieren van ov-projecten, roep ik de Minister op om te stoppen met de Teslasubsidie en vaart te maken met de ombouw van het Infrastructuurfonds naar een Mobiliteitsfonds. Het is echt achterhaald dat nog steeds meer dan de helft van het geld voor infrastructuur naar asfalt gaat en dat er ondertussen op het ministerie mensen zitten te verzinnen hoe het openbaar vervoer duurder gemaakt kan worden. Graag een bevestiging dat dit belachelijke plan het daglicht niet zal zien.

Voorzitter. Dan de binnenvaart. We hebben samen met de Minister kunnen vaststellen dat er een omgekeerde modal shift plaatsvindt van onze vaarwegen naar de weg, met langere files tot gevolg. De Minister heeft ons bericht over de green deal – daar ben ik blij mee – voor de zee- en binnenvaart, maar het is belangrijk dat de binnenvaartschippers onderdeel uitmaken van de green deal. D66 refereerde er al aan. Het is daarom wat ons betreft spijtig om te lezen dat de ASV, de Algemeene Schippers Vereeniging, deze green deal niet heeft ondertekend. We kunnen lezen dat het vertrouwen in het ministerie is geschaad, omdat er te weinig wordt ondernomen om de toekomst van de binnenvaart veilig te stellen. Tegelijkertijd lezen we dat er ook hoop is. De Minister heeft te kennen gegeven te willen kijken naar de CCR-eisen, die bijvoorbeeld nieuwbouweisen aan de oudere vloot stelt en onzinnige geluidseisen voorschrijft. Ook willen de schippers niet weer geld in een verduurzamingsfonds stoppen, nadat ze dat eerder in een reservefonds hebben gedaan waarvan ze zelf nauwelijks profijt hebben gehad. Kan de Minister vandaag toelichten wat ze allemaal gaat doen om deze schippers binnenboord te halen van de green deal?

Ook nog over de binnenvaart: complimenten voor de ontwikkelingen bij Kornwerderzand. Dat werd ook al eerder genoemd. Daar zijn wij ook blij mee. We hebben daar ook eerder aandacht voor gevraagd, vooral omdat het waarschijnlijk extra banen zal opleveren, en dat is hard nodig.

Voorzitter. Dan ga ik over naar het spoor. Ik heb in het eerdergenoemde MIRT-overleg in november mijn zorgen geuit over de bereikbaarheid van Noord-Nederland met het ov via het spoor. Station Zwolle is een enorme flessenhals als het gaat om spoorverbindingen. Bij onderhoud en storingen zijn de gevolgen voor Noord-Nederland groot, en wat ons betreft te groot. Ik ben benieuwd hoe het staat met de uitvoering van mijn aangenomen motie over het robuuster maken van station Zwolle. Welke maatregelen heeft de Staatssecretaris getroffen? Wanneer gaat Noord-Nederland de verbeteringen merken?

Mijn oorspronkelijke inzet tijdens dat debat was het opnieuw onderzoeken van de haalbaarheid van de Zuiderzeelijn, de Lelylijn. De Staatssecretaris zei toen dat dat waarschijnlijk te duur zou zijn, maar inmiddels is de roep om de Zuiderzeelijn, de Lelylijn, toegenomen, ook vanuit de regio. Want ondanks een robuuster Zwolle en een snellere intercity: als je sneller naar het noorden wilt, is het doortrekken van de spoorlijn vanuit Lelystad via Emmeloord naar Heerenveen en verder naar Groningen wat ons betreft essentieel. Kan de Staatssecretaris toelichten hoe de gesprekken met de regio hierover lopen? Hoe waardeert zij de oproep van bewoners, bedrijfsleven en bestuurders, waaronder die van haar eigen partij?

Tot slot over het spoor: ik wil mij heel erg aansluiten bij de vragen die de heer Van Raan over het goederenvervoer heeft gesteld over geluid en trillingen. Ik ben benieuwd naar de reactie van de Staatssecretaris.

Voorzitter. Dan benoem ik nog even twee steden, want ik zie dat ik nog tijd heb. Ik begin bij Utrecht. Tijdens het notaoverleg eind vorig jaar heb ik mijn zorgen geuit over de vertraging die rondom Utrecht lijkt plaats te vinden. Dan heb ik het niet over de dagelijkse files of treinstoringen. Nee, ik heb het over de vertraging die de Staatssecretaris in de hand lijkt te werken door niet integraal te kijken naar de verbeteringsvoorstellen voor de bereikbaarheid van Utrecht. Daarvoor is al eerder aandacht gevraagd.

Uit de preverkenning zijn vier concrete voorstellen gekomen om de bereikbaarheid van Utrecht op peil te houden: Nieuwegein beter met Utrecht verbinden door de SUNIJ-tram op te waarderen; Zeist met de Uithoflijn met Utrecht verbinden; een hoogwaardige openbaarvervoerverbinding tussen Leidsche Rijn en Lunetten; en ten slotte het opwaarderen van station Lunetten, zodat dit station in de toekomst Utrecht Centraal kan ontlasten. Deze stappen zijn belangrijk voor het bereikbaar houden van Utrecht en daarmee de rest van ons land, maar ook voor de enorme bouwopgave in Utrecht. Immers, eerst bewegen, dan bouwen. De oproep van de SP in dezen is simpel. Start met de daadwerkelijke

MIRT-verkenning en neem daarin alle vier de aanbevelingen uit de preverkenning mee. Kunnen de bewindspersonen dit bevestigen?

Voorzitter. Ik rond af. Ik kom op de mooiste stad van Nederland: uiteraard Rotterdam. Dat zal de Minister waarschijnlijk ook bevestigen. We hebben gisteren een petitie ontvangen over de oeververbinding van Feyenoord City naar De Esch. De petitieaanbidders vinden dat de Code Maatschappelijke Participatie geschonden wordt en ze voelen zich niet gehoord.

Volgens hen wordt er te veel naar één oplossing geredeneerd, terwijl er ook andere oplossingen en opties mogelijk zijn. Kan de Minister hier toezeggen dat zij toeziet op een brede verkenning van de opties, waarin ook de bewoners worden gehoord en dat zij niet zal toestaan dat er snel een beslissing doorheen wordt gejaast zonder de opties van de bewoners mee te nemen?

Daar wil ik het voorlopig bij laten, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan de heer Drost en die spreekt namens de ChristenUnie.

De heer **Drost** (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Allereerst een hartelijke felicitatie van de ChristenUnie aan de Minister met haar verjaardag, maar ook met het

rondkrijgen van het financiële plaatje voor de sluis Kornwerderzand. Heel goed nieuws voor Noord-Nederland dat dit belangrijke knooppunt nu infrastructureel kan worden verbeterd, waarmee mogelijkheden worden geschapen voor de economische, toeristische en groene ontwikkeling van het gebied. We mogen in Nederland trots zijn op onze huidige infrastructuur, maar de opgaven waarvoor we staan zijn ook immens. Dat betreft onder ander het onderhoud en de vervanging, waar we vorige week nog met elkaar over spraken, maar ook de aanleg van nieuwe infrastructuur die nodig is om de mobiliteit in Nederland op een schone en gezonde manier te faciliteren.

We kunnen de verjaardag van de Minister natuurlijk niet laten passeren zonder over haar favoriete onderwerp te hebben gesproken, namelijk de kilometerbeprijzing. Dit kabinet zet een belangrijke eerste stap op weg naar het betalen voor mobiliteit naar gebruik in plaats van bezit, namelijk door dit systeem in te voeren voor vrachtwagens. De Mobiliteitsalliantie stelt voor om door te pakken, met als argument dat «een bewustere en daarmee eerlijkere afweging in het kiezen van de reis vraagt om transitie van vaste kosten naar variabele kosten.» Vervolgens volgt het voorstel voor een vlakke kilometerprijs met innovatieve oplossingen voor de spits. De eerlijke afweging is natuurlijk niet het enige argument. De gedeerde accijnsinkomsten van uiteindelijk structureel 8 miljard bij volledige elektrificatie van het wagenpark is ook een argument. En wat te denken van de prikkel om meer te gaan rijden met een elektrische auto? Immers, elektrisch rijden is qua variabele kosten goedkoper dan fossiel rijden. Om nog maar te zwijgen over het feit dat we ons asfalt, zeker in het drukke westen en midden van ons land, veel beter kunnen benutten door slimme prikkels toe te voegen. De Mobiliteitsalliantie reikt ons hier mooie ideeën en pilots voor aan. Ik ben benieuwd naar de reactie van de Minister daarop, en wellicht ook van de Staatssecretaris.

Voorzitter. De ChristenUnie is blij om te zien dat er plannen klaarliggen voor een integrale aanpak van de infrastructuur. Deze aanpak denkt vanuit de bereikbaarheid en leefbaarheid van een bepaald gebied, en niet meer enkel vanuit de mobiliteit. Met het Mobiliteitsfonds wil het kabinet stappen gaan zetten naar meer integrale afwegingen. Integraliteit vraagt echter niet alleen om een Mobiliteitsfonds zonder schotten; deze aanpak vergt ook integrale governance. Daar zijn nog slagen te maken, bijvoorbeeld in hoe gemeenten, provincies en nota bene het eigen Ministerie van beide bewindspersonen zijn georganiseerd. Binnen DG Mobiliteit zijn de directies niet thematisch ingedeeld, maar grotendeels langs de stokoude benadering van de modaliteiten. Met andere woorden: welke governance-besturing en welke organisatiestructuur horen bij het Mobiliteitsfonds? We willen immers niet dat het oude wijn in nieuwe zakken wordt. Hoe gaan de bewindspersonen ervoor zorgen dat we niet enkel financieel maar ook bestuurlijk integrale winst gaan boeken in mobiliteit? Welke plannen hebben de bewindspersonen om horizontaal, op verschillende schaalniveaus en verticaal samen te werken? We horen graag uw reactie. Ook schrijft de Minister gebruik te willen maken van proeftuinen bij verdere realisatie van het Mobiliteitsfonds. Wat voor projecten heeft de Minister daarbij op het oog?

Dan iets over het PAS. De invloed van de infrastructuur op de omgeving wordt ook duidelijk bij het Programma Aanpak Stikstof. Op 29 mei werd bekend dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State het Programma Aanpak Stikstof niet meer als basis mag gebruiken voor toestemming voor activiteiten. Kan de Minister een inschatting maken van het aantal en het type projecten dat door deze uitspraak wordt geraakt? Welke tijdplanning heeft de Minister voor ogen om ervoor te zorgen dat de huidige en nieuwe projecten worden uitgevoerd zonder dat dit een te grote impact op natuurgebieden heeft?

Dan de mobiliteitstransitie. Grote steden staan voor immense ov-opgaven, maar er is geen geld, of wellicht te weinig. Het Infracfonds is

dichtgeprogrammeerd tot 2030. Overal is gebrek aan, terwijl steden in rap tempo groeien. Bij extrapolatie van de huidige mobiliteitsverdeling komt de leefbaarheid van deze steden onverantwoord onder druk te staan. Dus nu het Rijk het vaak laat afweten, zijn steden op zoek naar nieuwe bekostigingsmodellen. Daar moeten we alle ruimte aan bieden. De grote steden groeien enorm. Oude industriële gebieden, zoals havens, maar ook een verouderd industrieel gebied als de Binckhorst hier in Den Haag, worden in rap tempo omgetoverd tot flink verdichte grootstedelijke wijken met een prima mix aan woningen. Juist bij dit soort ontwikkelingen is er de kans om een massale mobiliteitstransitie tot stand te brengen. Niet meer de auto als vanzelfsprekendheid op de oprit of in de garage, maar hoogwaardig ov en puike fietsvoorzieningen. Maar als we niet snel de schaa sprong ov inzetten, dreigen we toch weer alles bij het oude te laten. Dan benutten we de grootschalige verdichting niet om tot een mobiliteits-transitie te komen. Wat doen de Minister en de Staatssecretaris daaraan? Hoe kijken zij naar de kansen die grootschalige verdichting biedt voor een duurzamere en leefbare stad door vol in te zetten op snel en hoogfrequent ov? Wat betekent het voor de begrotingsoverleggen dit najaar als wordt besloten om bijvoorbeeld een verkenning te starten naar een ov-verbinding met de Binckhorst, Utrecht Science Park en een vernieuwing van de oude lijn? Graag een reactie hierop.

Wij weten dat bewindspersonen geen geld kunnen maken, scheppen of op hun rug kunnen laten groeien, maar een flinke impuls in grootstedelijke, hoogwaardige ov-verbindingen is echt noodzakelijk. Soepel openbaar vervoer van deur tot deur vraagt ook om MaaS-oplossingen, Mobility as a Service. Omdat de woningbouwopgave nauw verbonden is met de infrastructuur, is een goede en snelle ov-verbinding met de kleine kernen van groot belang. MaaS-oplossingen vormen een goed middel om kleine kernen op een betaalbare manier bereikbaar te houden. Om dat effectief te kunnen doen, is als eerste een afsprakenstelsel nodig. De Mobiliteitsalliantie benadrukt dat punt ook, bijvoorbeeld als het gaat om datadeling met betrekking tot mobiliteitsdiensten en het verbeteren van de toegankelijkheid voor consumenten. De Minister en Staatssecretaris stuurden de Kamer een halfjaar geleden een brief over dit onderwerp. Graag horen wij of hierop inmiddels voortgang te melden is. De verwachting was dat enkele pilots inmiddels gegund zouden zijn. Is dat gelukt, vragen wij de Minister en de Staatssecretaris?

Een van de belangrijkste ov-knooppunten in Nederland is Utrecht Centraal. In tegenstelling tot de andere grote steden concentreert het openbaar vervoer zich op één centraal punt in deze stad. Is de Minister al met de provincie en de gemeenten in gesprek om het netwerk uit te breiden naar het Utrecht Science Park?

Er wordt nagedacht over en gewerkt aan nieuwe oeververbindingen in Rotterdam. Deze zijn onder meer bedoeld om de volgelopen wegen rond Rotterdam te ontlasten, bijvoorbeeld rond de Van Brienoordbrug. Er liggen een aantal scenario's op tafel. Kan de Minister aangeven wat haar betrokkenheid hierbij is en of er al voorkeursscenario's zijn uitgewerkt? De ChristenUnie ziet graag een breed uitgewerkt palet aan opties.

Iets over de fiets: het is mooi om te lezen dat de Minister veel extra geld gaat investeren in fietsenstallingen en snelfietsroutes. Ook zijn er mooie initiatieven gelanceerd om forensen te stimuleren de fiets te pakken. De ChristenUnie moedigt deze investeringen van harte aan, want die dragen bij aan de soepele, schone en snelle infrastructuur die we in Nederland graag zien.

Ten slotte, voorzitter. Nederland staat de komende jaren en decennia voor grote opgaven. We zullen visie nodig hebben bij het nemen van de juiste beslissingen, en veel lef om deze beslissingen uit te leggen en uit te voeren. Die visie en dat lef tonen de 28 organisaties al door ons vandaag hun deltaplan voor te leggen. Wij spreken daar onze waardering voor uit. Die visie en dat lef wensen wij ook Onze Minister en Staatssecretaris toe.

Hun inzet om tot een meer integrale en intermodale benadering van mobiliteit te komen is wat ons betreft een goed begin.

Dank u.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan komen we bij mevrouw Kröger. Die spreekt namens GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil beginnen met twee vragen over de klimaat-impact van ons mobiliteitssysteem en de impact op de natuur door de stikstofemissies. We wachten op de kabinetsreactie op de mobiliteitstafel, maar ik zou heel graag van de Minister en de Staatssecretaris horen welke implicaties die op het MIRT zal hebben. Is de Minister het met GroenLinks eens dat al onze keuzes nu moeten bijdragen aan de transitie naar zero-emissievervoer? Hoe zorgen we daarvoor? Tijdens het vorige debat hebben we gesproken over een klimaattoets. Dus kijk bij alle projecten naar welke mobiliteitsoplossing de minste CO₂-uitstoot teweegbrengt. Wordt een klimaattoets meegenomen bij de omvorming naar het Mobiliteitsfonds? Hoe gebruiken we zo'n klimaattoets voor de projecten die al op de rol staan maar nog niet zijn aanbesteed?

Dan de PAS-uitspraak. Vrijwel overal in Nederland zitten we op of over de kritische waardes. En extra uitstel mag pas als mitigerende maatregelen een voldoende en meetbaar effect hebben gehad op de natuur. Er zijn al veel vragen over gesteld. Ik deel de oproep om zo snel mogelijk een lijst te krijgen van de projecten die moeten worden opgeschort, en wat de implicaties daarvan zijn. Kan de Minister, als ze die lijst maakt, ook aangeven hoeveel van de begrote asfaltmiljarden voorlopig niet kunnen worden besteed omdat projecten vertraagd, uitgesteld of afgesteld moeten worden? Dat betekent dat we geld overhouden en – misschien nog wel belangrijker – menskracht. Die zouden we met spoed kunnen inzetten op twee zaken die wat mij betreft ongelooflijke prioriteit hebben, namelijk het achterstallige onderhoud, het opbouwende onderhoud, en de transitie naar emissievrije verkeersoplossingen. Is de Minister bereid om, gegeven het achterstallige onderhoud waarover we in een vorig AO al uitgebreid gepraat hebben en de onvermijdelijke vertraging door de PAS-uitspraak, geld en mensen te herprioriteren om in ieder geval die oefening te doen en die met ons als Kamer te delen, zodat wij daar ook naar kunnen kijken?

Veel verkeer in en rond grote steden kan klimaatneutraal vervangen worden door de fiets. Via snelfietspaden zijn ook langere afstanden goed bereikbaar, bijvoorbeeld per e-bike. Als er geld onbestede blijft, kan de Minister dan samen met de Staatssecretaris aan een ambitieus fietsplan werken en dat bij ons neerleggen? Kan de Minister uitvraag doen bij de gemeenten en provincies welke fietsinfra ze echt nodig hebben – het gaat dan bijvoorbeeld ook om extra stallingen bij stations – en hier een mooi pakket voor samenstellen voor de begrotingsbehandeling? Want dat zijn de meeste reizigerskilometers voor de minste euro's.

Vanuit de Mobiliteitsalliantie is er de oproep om snel een transitie naar zero-emissie in gang te zetten. We zien uit naar een gedegen, schriftelijke, gedetailleerde reactie op dit plan van de Mobiliteitsalliantie. Op één aspect had de Minister eigenlijk meteen haar reactie klaar: het was een gruwel, het rekeningrijden. Ik vind het ongelooflijk jammer dat de Minister die hele discussie elke keer doodslaat met één zinnetje uit het regeerakkoord. Het is zo toch een beetje een achterhoedegevecht. Ik put hoop uit het feit dat zij vandaag in reactie op het rapport toch heeft gezegd, zo begrijp ik, dat rekeningrijden wel degelijk een optie is op het moment dat er steeds meer elektrische auto's op de weg komen, met name om de wegvallende accijnzen te compenseren. Heel erg graag een reactie van de Minister waarin ze dit verder duidt. En hoe zit het met de pilots? Wanneer

komen die? Wat gaan die precies behelzen? Nu er zo'n heldere oproep ligt vanuit zo veel verschillende organisaties, kunnen we er toch voor zorgen dat in die pilots een vorm van kilometerheffing wordt getoetst, zodat een volgend kabinet daar verder mee aan de slag kan?

Dan kom ik op wat concrete projecten, om te beginnen de A27 door Amelisweerd. Wat zijn de implicaties van de PAS-uitspraak? Er is een nieuwe studie over inpassing van de weg binnen de bestaande bak. Die neemt de enorme bouwriscico's weg en is veel goedkoper en sneller. Er is minder verkeerschaos door de bouw en er zijn minder emissies; dat is ook heel belangrijk. Vanwege de PAS-uitspraak moeten we toch alles opnieuw berekenen. Wil de Minister dan ook deze optie daarbij betrekken? De Minister heeft aangegeven dat ze het niet meer over deze weg wil hebben, maar ik denk dat gegeven de uitspraak van de Raad van State, we het er opnieuw over gaan hebben. Dus kan deze optie ook worden bekeken? Wil ze daarbij ook de mogelijkheden voor snelheidsverlaging betrekken? Als ik het goed heb, heeft ze bij de nieuwe aansluiting van de A20 de snelheid in het Gouwe-aqueduct verlaagd tot 100 km/u. Kan dat ook bij de A27? Dat maakt mogelijkheden binnen de bak reëel.

Wat zijn de gevolgen van de PAS-uitspraak voor de A27 Houten-Hooipolder? Als dat project wordt vertraagd of wellicht niet kan doorgaan, komt dan de emissievrije intercity naar Breda toch weer in zicht? We hebben het er in een eerder debat ook over gehad. Toen is aangegeven dat er gekeken gaat worden naar elektrische snelbussen. Hoe zit het daarmee? Hoe verbeteren we de ov-opties op dat traject?

Ik maak me ook grote zorgen over de voortgang van de uitbouw van het stedelijk ov. Er ligt een enorme opgave. Het kost veel tijd en het is ook duur. Zoals ook eerder werd gezegd, is er binnen de steden eigenlijk geen alternatief. Er passen niet meer auto's in, dus asfalt is geen oplossing. Er worden plannen gemaakt. Utrecht is het verst, maar de concrete toezeggingen en beslissingen ontbreken nog. Hoe gaat het Rijk Utrecht verder helpen? Wat is de stand van zaken met betrekking tot U Ned? Er is een preverkenning geweest. Hoe gaan we nu verder?

Zonet is het coalitieakkoord in Noord-Holland gepresenteerd, waar men de metro, de Noord/Zuidlijn, graag wil doortrekken naar Zaandam en Purmerend. Dat is nodig voor de woningbouw en het is ook een megafijlbestrijder. Ik zou daarop heel graag een reactie van de bewindspersonen hebben.

Heb ik nog tijd? Ja? Ik ga goed.

We hadden vorige week een apart AO over het onderhoud van bruggen. De Staatssecretaris stuurde ons een brief dat bij ProRail alles onder controle is met betrekking tot onderhoud en dat we 96% scoren. Maar van ProRail kregen we eerder een brandbrief dat er hele grote zorgen zijn over dat onderhoud, dat we het niet alleen redden met 's nachts werken en dat er een enorme onderhoudsgolf zit aan te komen. Hoe moet ik die twee signalen met elkaar rijmen? Ze lijken elkaar flink tegen te spreken. Heel graag een reactie van de Staatssecretaris.

En dan een reactie op het plan van de uitbreiding van de stations. ProRail kwam met een ambitieus plan en zei dat er veel nieuwe stations nodig zijn om in de reizigersbehoefte te voorzien. Maar er blijkt onduidelijkheid te zijn over de financiering. Hoe zit dat nou? Hoeveel geld is er nodig? Waar kan dat vandaan komen?

Ten slotte heb ik nog een paar vragen over bruggen, in de eerste plaats de brug over het IJ in Amsterdam. Daar is in het vorige debat ook al over gesproken. Tijdens de ov-staking konden Amsterdammers op de fiets door de IJ-tunnel. Men werd heel erg blij en het was heel erg duidelijk dat een vaste fietsverbinding daar node gemist wordt. Nu blijkt dat de verhoging van alle bruggen voor de containervaart van de baan is. Betekent dat dat een brug over het IJ weer in zicht komt? Hoe staat de Minister daarin? Wat is de volgende stap? Ik begrijp dat er een commissie mee aan de slag gaat. Wat gaat de Minister doen om dit verder te trekken?

Dan de Paddepoelsterbrug in Groningen. Er komt een tijdelijke brug, maar wat wordt de structurele oplossing?

Er zijn al een aantal vragen gesteld over de verbinding tussen Rotterdam-Zuid en De Esch, Kralingen. Er is een roep voor een tunnelverbinding. Dat zou ook onderdeel kunnen worden van een nieuwe metroverbinding, waaraan erg veel behoefte is. Wat zijn de mogelijkheden hiervoor? En wordt het onderdeel van de verkenning?

En tot slot ...

De voorzitter:

Dank u wel. Ja, u bent er al. Ja, zegt u het maar.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Tot slot nog één tunnelvraag. Welke investeringen zouden er nodig zijn om de ruimte in de Schipholtunnel optimaal te benutten, zodat die een cruciale schakel wordt voor de uitrol van het internationaal treinverkeer? Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan ga ik mijzelf het woord geven. Als er vragen zijn, moet u zich even bij de voorzitter, de heer Schonis, melden. Zullen we het zo doen?

Voorzitter: Schonis

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

Voorzitter. Waar is het feestje? Nou, hier is het feestje. Ik weet dat ze bij Kornwerderzand op dit moment in de regen polonaise lopen, want die hebben gisteren met die 15 en nu met die 40 miljoen dat prachtige project voor elkaar weten te krijgen. Dat is vooral gelukt dankzij het kabinet en deze Minister. Echt een mooie ontwikkeling. Niet alleen goed voor Friesland, maar ook voor de maritieme servicehaven, en ook voor Zwolle en Lelystad. Ik ben verheugd dat het is afgerond. Ik hoop dat we daar in 2025 samen een glaasje champagne kunnen gaan drinken.

Als het gaat om noord – ik ga het land even door – dan kom ik bij de zuidelijke ringweg Groningen. Ik heb zorgen over de vertraging daar. Kan de Minister ons informeren over de kostenoverschrijdingen? En ik wil de stand van zaken weten om dat project, een groot project, tot een goed einde te brengen.

Dan een vraag aan de Staatssecretaris, als we het over het noorden hebben. De Lelylijn noemen ze het: Lelystad-Emmeloord-Drachten-richting Groningen, met hoogwaardig ov. Wat is de stand van zaken? Kunt u daar meer over vertellen? Anderen vroegen er ook al naar.

Dan kom ik op oost. Heel erg blij dat het Twentekanalproject tot een oplossing is gekomen, met de nieuwe aanbesteding en de problematiek die daar was. Als het gerealiseerd is, wordt hiermee een groot probleem voor de binnenvaart opgelost. Wat betekent dit project voor de binnenvaart, juist richting die inlandterminal, bijvoorbeeld van Hengelo waar veel containers over het water gaan? Die hoeven dan niet meer over de weg.

We zijn als VVD heel blij met de MIRT-verkenning die is gestart voor de A1-A30. Knooppunt het IJ werd het al genoemd. We hebben daarvoor als Rijk bijna 41 miljoen beschikbaar gesteld. We willen dat er snel wordt begonnen. Ik vraag me af of de nieuwe coalitie in Gelderland bereid is om daarin nog wat extra geld te investeren. Zeker omdat de aanbesteding van de A28 bij knooppunt Hoewelaken iets verderop eigenlijk is teruggegeven. Zijn er zaken te combineren om de vaart erin te houden en om in ieder geval de hinder te verminderen van de automobilisten die hier echt dagelijks vaststaan?

Dan heb ik nog wat zorgen en uitdagingen met betrekking tot de N35, een project waar de heer Von Martels natuurlijk ook alles van weet. We hebben daar als coalitie een motie over ingediend. We willen graag de stand van zaken zien. We weten dat er een structureel tekort is en dat die N35 niet in het regeerakkoord staat. Daar moet ik ook eerlijk over zijn. Maar ik hoor geluiden vanuit Overijssel dat zij bereid zijn zelf misschien 100, misschien 200 miljoen in deze weg te investeren. Zijn die geluiden u ook bekend? Hoe gaan we er dan mee om?

Ik hoop dat er nog voldoende animo vanuit de markt is voor de aanbesteding van de doortrekking van de A15 richting de A12. Ik druk de Minister op het hart ervoor te zorgen dat het niet leidt tot vertraging en splitsen, want het is natuurlijk één aanbesteding. Hopelijk beginnen we met de A12, zeg maar van Zevenaar via Duiven en Westervoort naar knooppunt Velperbroek, waar het nu dagelijks opstroopt. Zeker met de pinksterdagen of met Hemelvaart, als alle Duitsers weer hierheen komen. Dan zie je wat dat betekent voor dat knooppunt rond Arnhem en in aanloop naar Arnhem. Zo spoedig mogelijk asfalteren wat ons betreft. Graag een reactie of die A12 iets eerder kan.

Als ik het over goederencorridors heb, wil ik heel graag de A50 tussen knooppunt Paalgraaf en Ewijk voor elkaar krijgen, zeg maar tussen Noord-Brabant en Gelderland. Ik weet dat ook de transportsector daar enorm op zit te wachten. Is daar voortgang te melden? Kunnen we daar anders in november stappen zetten? Hij staat nu in de top tien of elf van de filetop 50. Deze staat bij ons met stip hoog op de prioriteitenlijst. Dan kom ik op regio west. Ik ben heel erg blij met de versnelling van de A20 bij Nieuwerkerk aan den IJssel tussen Gouda en Rotterdam. Dat komt door een motie die we hier in de Kamer hebben aangenomen. Het is mooi dat je de resultaten ziet van dingen die we twee jaar geleden hebben bedacht, en dat we die in samenwerking met de provincie Zuid-Holland eerder kunnen aanpakken.

Bij west heb ik nog wel zorgen over het Zuidasdok. U heeft daar uitgebreide brieven over geschreven. Het is een ingewikkeld project; duurste prijs per meter in Nederland natuurlijk bij Amsterdam, waarbij alles van spoor en ov moet samenkomen. Het blijkt complex, ingewikkeld en risicovol. Maar ja, ik voel er niet zo veel voor om daar als Rijk te moeten bijlappen. Maar hoe gaan we daar dan mee om? Zeker omdat het soms lijkt alsof Amsterdam nou niet echt heel vriendelijk tegenover dit kabinet is. Ze pesten in ieder geval de auto's de stad uit. Dan is er vertraging bij Hoevelaken. Ik noemde het net al. Ik heb gevraagd naar de vervolgstappen.

Ik kom op de oost-oostvariant, de regioverbinding, de stadsbrug, of ik moet eigenlijk zeggen de oeververbinding bij Rotterdam. We hebben daarvoor 200 miljoen beschikbaar gesteld, maar dat is wel wegengeld. Als de wethouder in Rotterdam een mooie stadsbrug voor fietsers wil: ja leuk, maar het is wegengeld. Dat gaat naar auto's of naar dingen die over die weg heen rijden. Kan de Minister bevestigen dat die 200 miljoen wegengeld is? Als ze zelf mooie dingen in de stad willen, moeten ze het gewoon zelf betalen.

Dan kom ik op zuid. We kijken daar met name naar waar het het meeste bijdraagt aan de ontlasting van de files.

De voorzitter:

Meneer Dijkstra, er is een interruptie van de heer Drost.

De heer Drost (ChristenUnie):

De heer Dijkstra lijkt een beetje in een koker te zitten en ik wil kijken of dat waar is. Hij heeft het over die 200 miljoen. Hij noemt dat wegengeld, dus dan moeten er auto's over asfalt rijden. De inzet van de ministers, van de Minister en Staatssecretaris, maar ook van de Mobiliteitsalliantie is juist om die kokers los te laten en breder en integraler naar infrastructuur te

kijken. Ik vraag me af of de heer Dijkstra dat ook wil doen. Dat klopt niet met wat hij zojuist beweerde, namelijk door dat geld te belabelen met «we hebben dat ooit gezegd en nu rijden we er dus alleen met auto's overheen». Waarom niet de fiets? Waarom niet een tram? Waarom niet een bus?

De voorzitter:

Meneer Dijkstra, heeft u een kokervisie?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nee. Een bus rijdt ook over asfalt. Daar ben ik ook voor. Een tram is heel erg duur. Een fiets mag er ook bij. Maar het is wel wegengeld. Het komt uit Rutte II. Het is 200 miljoen. Het is gelabeld en het moet bijdragen aan de vermindering van de congestie die er nu bij de Van Brienoord is. Als het daaraan bijdraagt, kiezen we daar de beste optie. Maar volgens mij doet een stadsbrug in Rotterdam dat niet. Hartstikke leuk als we daar dure ov-dingen van gaan maken, maar daar moeten dan andere potjes voor gevonden worden. Dit is echt gelabeld als wegengeld. Zo is het bestemd en zo wil ik het ook uitvoeren.

De heer Drost (ChristenUnie):

Daarmee zit de heer Dijkstra wat mij betreft dus in een koker. Als we integraal naar bijvoorbeeld het probleem in Rotterdam kijken, moeten we naar de mobiliteit kijken in die stad en naar de problemen die daar optreden. Dan moeten we het geld integraal besteden aan de beste oplossing die op dat moment voorhanden is en die we met elkaar weten te bedenken. Dat kan ook iets anders zijn dan wegen, waarvoor we dat geld misschien inderdaad een aantal jaren geleden hebben bestemd.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat kan, maar dat doen we vanaf het moment dat we een Mobiliteitsfonds hebben en dat is in 2030. Tot die tijd staat van iedere euro vast waaraan die besteed gaat worden en daar hecht ik wel aan.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Laçin daar nog een vraag over heeft.

De heer Laçin (SP):

Ik wil hier nog even op doorgaan. Vooral voor grote steden, zoals Rotterdam, waarvan ik alles afweet, is meer asfalt niet de oplossing. Vooral asfalt alleen voor auto's en bussen is dat niet. We moeten ook kijken naar binnenstedelijke oplossingen zoals nieuwe vormen van vervoer, elektrische steps en dergelijke – waar we het misschien morgen nog met de Minister over gaan hebben – en fietsen. Ik begrijp werkelijk waar niet waarom de VVD dusdanig vasthoudt aan het belabelen van die 200 miljoen, terwijl andere oplossingen juist veel meer kunnen brengen voor Rotterdammers. Gaat het er uiteindelijk niet om dat de mensen er profijt van hebben? Gaat het er niet om dat we de files wat meer kunnen oplossen? Alleen maar asfalt voor auto's, dat moet toch niet het doel zijn? Het doel is het ontlasten van het verkeer. Is de VVD dit met me eens?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik denk dat je hier twee dingen uit elkaar moeten trekken. Ik ben ook voor al die nieuwe technieken en steps, mits dat veilig is. Maar dit is de Van Brienoordbrug. Dat is niet een brug voor alleen Rotterdammers; hier rijdt ongeveer half Nederland over richting de Randstad. Mensen uit Brabant, Gelderland en Zeeland komen allemaal over de Van Brienoordbrug, dus dat is een brug van nationaal belang. Ik ga niet mee in de wensen van een lokale GroenLinkswethouder in Rotterdam. Nee, ik kijk hoe we het geld zo goed mogelijk kunnen inzetten om de nationale

fileproblematiek bij de A16 te verminderen. Daar moet het aan voldoen en niet aan allerlei hobby's en mooie projecten.

De heer **Laçin** (SP):

Ik bemerk bij de heer Dijkstra toch wel een ongezonde focus op de GroenLinkswethouder in Rotterdam, maar ik ga daar geen uitleg over vragen. Dat zal wel zijn redenen hebben. Hoge bomen, ja, dat zal het wel zijn. Natuurlijk is de Van Brienoordbrug een belangrijke brug, ook voor mensen die niet uit Rotterdam komen. Maar door juist in Rotterdam andere opties te kunnen bieden voor die brug, kunnen we ook de mensen helpen die vanuit Brabant richting het westen komen. Waarom blijft de heer Dijkstra zo star kijken naar de auto's, naar asfalt voor auto's, en probeert hij niet wat breder te kijken in aanloop naar het Mobiliteitsfonds, dat wat ons betreft al veel te laat komt? Wat ons betreft kan dat komend jaar al komen. Waarom verbreedt de heer Dijkstra zijn blik gewoon niet, zodat we voor Rotterdammers en andere mensen die van die brug gebruikmaken betere oplossingen kunnen vinden?

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

Het liefst heb ik twee of drie bruggen, maar we hebben maar geld voor één. En dat is al ingewikkeld. Iemand uit Breda, Tiel of Moerdijk die dagelijks richting Den Haag gaat en over die brug moet, gaat niet in Rotterdam-Zuid op een transferium overstappen om vervolgens naar de overkant te gaan en vandaar weer verder met een of ander ov. Dat zie ik niet snel gebeuren. Dit is een brug van nationaal belang. Geld kunnen we maar één keer uitgeven en dat moeten we zo efficiënt mogelijk doen. Wat mij betreft gaat dat dus naar een oplossing die de meeste meerwaarde biedt aan de bv Nederland, en hoe de mensen daar gebruik van maken. Maar een fietspad ernaast is helemaal prima. Ik maak er ook gebruik van als het kan.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

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

Dan kom ik op zuid. We zijn blij met de stappen die genomen zijn met de A67 Leenderheide-Zaarderheiken. Dat zijn de knooppunten, maar het is eigenlijk Eindhoven-Venlo. We hebben het eerste stuk aangepakt. Er is geld over voor het tweede stuk, maar we hebben niet voldoende. Ik zie in het najaar graag hoe we er zicht op blijven houden om die A67 verder te verbreden, omdat het een hele belangrijke verkeersader is voor het vrachtvervoer.

Dan vraag ik aandacht voor de A2 vanuit Eindhoven richting Weert, Limburg. Eigenlijk is de A2 de enige serieuze weg die Limburg ontsluit.

Het zou toch wel fijn zijn als we daarin ook stappen kunnen maken.

Dan lees ik in De Telegraaf hele duidelijke taal van de Minister als het gaat om rekeningrijden. Misschien kan zij hier nog even aangeven hoe zij het regeerakkoord interpreteert.

Voorzitter. Dan heb ik nog wat algemene opmerkingen. We willen als VVD op een slimme en innovatieve manier investeren in Nederlandse infrastructuur in alle modaliteiten om Nederland mobiel te houden, want het belang is zo groot. Laat dat helder zijn. We zien de files fors toenemen, met 35% de komende vijf jaar. De maatschappelijke kosten zijn enorm, meer dan 3,7 miljard, dus het mag best wat kosten om daar verlichting in te geven. Tegelijkertijd scoort onze infrastructuur heel erg goed wereldwijd gezien, maar we zien ook tegenvallers in de markt. We zien dat partijen zich terugtrekken, dat ze meer werk hebben en dat ze weinig zin meer hebben om voor de overheid te werken. Daar moeten we dus ook iets mee. Gisteren kregen we nog een brief over de GWW. Dan moet u even zeggen wat dat betekent.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Grond-, weg- en waterbouw.

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

Die brief ging over hoe we dat op een nieuwe manier met elkaar gaan vormgeven. We moeten dus in gesprek met die sector. Dat lees ik uit die brief. Wat betekent die nieuwe manier van aanpak? We moeten ook wel begrip hebben voor de marktsituaties, het gebrek aan handjes en het feit dat alles duurder wordt. Hoe gaan we het oplossen?

Dan aanbesteden: dat kan misschien op een creatievere manier, inderdaad in overleg met die sector en met een andere manier van financiering. Ik zou niet weten waarom een buitenlandse of een binnenlandse investeerder niet iets mag aanleggen waarvan iedereen gebruik kan maken, maar waarvoor je dan ook moet betalen. Denk bijvoorbeeld aan wat de heer Von Martels zojuist noemde, die weg op palen. Waarom zouden we niet een prachtige tolweg boven de bestaande A27 bouwen? Dan kun je kiezen of je beneden in de file gaat staan of € 6 of € 7 betaalt, of wat die investeerder nodig heeft om dat terug te verdienen gedurende 30 jaar. Dan hebben we een extra voorziening zonder dat die in onze handen is. Dat is toch prachtig? Dat past volgens mij ook binnen de pilots van het regeerakkoord waarbij je betaalt naar gebruik. Je moet betalen voor een nieuwe weg. Een soort tolheffing. Dat is op zich helemaal niet verkeerd als het aanvullend is op hetgeen we hebben.

Dan de cofinanciering. Dat is een hele belangrijke. Dat blijft echt een voorwaarde als we projecten willen vlot trekken. Dus cofinanciering met gemeenten en provincies.

Ten slotte heb ik nog twee vragen. De 100 miljoen van de kortetermijnfile-aanpak. Is dat voldoende? Is er meer nodig?

Ik hoorde in de Achterhoek over een heel leuk MaaS-project, maar het was grensoverschrijdend: een buslijn die reed tussen de Achterhoek en een grote Duitse stad waar een hogeschool is. Ze hebben daar problemen met de afrekening. Kunnen we dat soort ervaringen meenemen en het aanbod omarmen, zonder dat we er een project van maken, om te leren hoe we grensoverschrijdend onze mobiliteit kunnen verbeteren?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Dijkstra. Voordat ik u het woord teruggeef als voorzitter, heeft de heer Von Martels nog een vraag aan u.

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

Ik wil heel graag nog van de heer Dijkstra horen of mijn reflectie ten aanzien van de N57 juist is. Ik zal het een beetje in dichtvorm naar voren brengen.

Het klinkt misschien wat voorbarig, maar de financiële handreikingen van de Minister ten aanzien van de N35 lijken nogal wat karig.

Hopelijk zie ik het echter verkeerd en heeft zij inmiddels al op de plannen van de provincie Overijssel geanticipeerd.

Zo niet, dan is zij nog niet jarig.

Bent u het in die zin met mij eens?

De **voorzitter**:

Meneer Dijkstra. Ook in dichtvorm wellicht.

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

Het is maar één keer 12 juni en we hebben maar één keer een verjaardag, dus die ga ik echt niet afpakken. De Minister is altijd jarig wat mij betreft, maar zeker vandaag. We hebben goede gesprekken gehad, ook met de

bestuurders daar. Er zijn net verkiezingen geweest. Er is een nieuw college. De geluiden die ik hoor, is dat ze de bereidheid en ook de middelen hebben om flink zelf te investeren. Dat is cofinanciering, wat we met elkaar belangrijk vonden. Ik weet dat die niet in het regeerakkoord staat, maar ik wil even weten hoe we erin staan en wat de voortgang hier is. De heer Stoffer zei het volgens mij ook: als we het echt niet willen, moet je het ook zeggen. Dan is het ook duidelijk. Als je tussen de N35 en de A50 moet kiezen, ook als goederencorridor, dan is die keuze makkelijk gemaakt. Maar laten we elkaar niet aan het lijntje houden. Laten we duidelijkheid geven. Als er ergens een flink bedrag staat, kunnen ze misschien zelf dingen doen en kunnen we dingen loslaten. Waarom zouden we de N35 niet overdragen aan de provincie? Het is toch een N-weg? Dat mogen ze allemaal zelf doen. Maar geef daar helderheid over in plaats van dat we elkaar nu ongeveer een jaar bezighouden. Dat is niet goed.

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

Wat ik nu hoor, is dat de heer Dijkstra denkt dat alle financiële inzet nu van de provincie moet komen, maar we moeten wel realistisch zijn. Het kan niet zo zijn dat de provincie Overijssel eenzijdig wordt opgescheept met de kosten. Het is een investering van 400 miljoen euro. De provincie Overijssel zou graag een bijdrage willen leveren, maar het is hopelijk niet zo dat de VVD nu denkt dat het dan allemaal maar vanuit de provincie moet komen. Zo denken wij er in ieder geval niet over.

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

Nee. Daarom noemde ik bedragen van 100 of 200 miljoen. Dat is volgens mij dan nog steeds maximaal de helft. Maar de N35 staat niet in het regeerakkoord. Wij kunnen 200 miljoen met elkaar regelen. Of hoe noem je dat: een motie indienen of zoiets. Alleen, dan moet je ook zeggen wat we niet meer doen. En dat wordt ingewikkelder. We moeten dan ook zelf in de spiegel kijken. Welke projecten doen we elders in het land niet meer, omdat je dit project graag wilt? Dat kan je doen, maar zoals het nu gaat, is het voor mij nog een beetje te vaag om die stap te zetten.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik doe deze interruptie om mijn collega's aan de linkerkant een plezier te doen, maar ik ben eigenlijk toch ook wel benieuwd. Ik hoorde de heer Dijkstra spreken over de zogenaamde Next Level Infrastructure. Prachtig. Maar betekent dat ook dat hij geen principiële bezwaar heeft tegen rekeningrijden? Want er zit toch een soort vorm van rekeningrijden aan vast. Dat is mijn eerste vraag. Er zit nog een tweede vraag aan vast. Waar zit het bezwaar tegen betalen naar gebruik in plaats van betalen naar bezit, als je de totaalkosten voor de automobilist niet omlaag brengt? Kan hij daar nog even op ingaan?

De **voorzitter**:

De heer Dijkstra, een principiële vraag vanuit de SGP-hoek.

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

Dat laatste is een veronderstelling. Dat is een hele belangrijke. Het moet niet duurder worden. De angst die ik heb, en die heel veel mensen hebben, is dat het duurder wordt. Dat is ook logisch, want de autobelasting levert 20 miljard op en er komt 3 miljard terug. We gaan niet ergens 17 miljard bezuinigen om de kosten gelijk te houden. Dus dat is één. Twee: we hebben eigenlijk al rekeningrijden, want je betaalt aan de pomp. Als je meer rijdt, betaal je meer accijns, dus je hebt rekeningrijden. Als je geen alternatief hebt, is het betaald in de file staan. En wat betreft de andere vraag: als je het extra levert, als een soort dienst, en mensen hebben de keuze tussen beneden rijden en misschien in de file staan of

boven doorrijden met een gegarandeerde snelheid, dan kun je kiezen. Dan kun je zeggen: ik wil sneller en ik heb het ervoor over, of ik wil dat niet. Die keuze hebben mensen nu niet. Bij dit soort trajecten denk ik: waarom zouden we niet zoiets openstellen als andere partijen dat financieren en ook kunnen terugverdienen? Het gebeurt in het buitenland ook. Dat noem ik geen rekeningrijden. Ik noem het een soort tolheffing. Dan heb je een keuze, en die is er nu niet.

De heer **Stoffer** (SGP):

Volgens mij was de heer Dijkstra heel helder. Een keurig antwoord op mijn vraag. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Prima. Dan draag ik het voorzitterschap weer over aan de heer Dijkstra.

Voorzitter: Remco Dijkstra

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan komen we aan het eind van de eerste termijn van de Kamer. De meesten hebben hun interrupties gebruikt. Wij gaan even een halfuur schorsen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Voor ons hoeft het niet zo lang.

De **voorzitter**:

Het mag korter. Dan maken we er twintig minuten van. Dan zien we elkaar weer terug en gaan we verder.

De vergadering wordt van 15.02 uur tot 15.30 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Goedemiddag. We gaan weer beginnen, met de beantwoording door de Minister en de Staatssecretaris in de eerste termijn. Dat doen we als volgt. We geven eerst de Minister het woord over een aantal algemene dossiers, en daarna de Staatssecretaris over een mapje dossiers; mooi in kleurtjes verdeeld, zie ik. Dat is vast geen toeval. Daarna gaan we de regio's langs. Dat zijn er vijf. Dan reizen we met elkaar door Nederland over de projecten. Maar eerst de algemene punten. Dat zijn er behoorlijk wat, dus ik geef de Minister het woord. En interrupties: twee in tweeën. Als er op een bepaald punt echt meer nodig is, dan kijk ik even hoe we in de tijd zitten.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dank u wel, voorzitter. Laat ik beginnen met iedereen van harte te bedanken voor alle felicitaties. Ik geloof niet dat ik in mijn leven op mijn verjaardag ooit zo veel gefeliciteerd ben, dus dat is een heuglijk feit. Allemaal ontzettend bedankt daarvoor.

Laat ik de complimenten voor de andere feestjes ook meteen maar in ontvangst nemen. We vieren natuurlijk ook het heuglijke feit – ik zie gedeputeerde Kielstra en nog wat andere mensen uit het noorden zitten – dat we een oplossing hebben kunnen vinden in het gezamenlijk optrekken voor Kornwerderzand. Dat is een regelmatig terugkerend onderwerp geweest, ook hier in de Kamer. Het is een hartstikke mooie mijlpaal dat we daar nu snel met elkaar aan de slag kunnen met het op papier zetten van de bestuurlijke afspraken. Hopelijk kunnen we die dan in het najaar bij het MIRT bekrachtigen, zodat er snel met het project aan de gang kan worden gegaan. Ik denk dat we daar met zijn allen blij mee zijn. Ik heb dat ook bij u zo geproefd.

Een andere feestje, waar ik gisteren bij mocht zijn, was de green deal binnenvaart-zeevaart. Ik weet niet of het geholpen heeft dat de heer Schonis daarbij indirect mijn verjaardag als een deadline heeft gesteld. Feit is dat we die green deal net één dag voor tijd met elkaar hebben kunnen sluiten. Daar ben ik ontzettend blij mee, want het betreft een heel groot aantal partijen – niet alleen de overheidspartijen, maar partijen vanuit de sector en de kennisinstellingen – die allemaal hun beste beentje voor zetten. Ik ben er ontzettend blij mee dat we die afspraken met elkaar hebben kunnen maken. Wellicht komen we daar in een volgend algemeen overleg maritiem nog eens nader over te spreken. Ik kan me zo voorstellen dat u de deal nog wat uitgebreider wilt bestuderen. Ik hoop tegen die tijd iets meer te kunnen vertellen over de ASV, de Algemeene Schippers Vereeniging. U hebt gelijk dat die nog niet heeft ondertekend. Ik heb wel goede gesprekken gevoerd met de bestuursleden van de ASV. Die gaan we voortzetten, op korte termijn. Ik heb nog voor de zomer weer een vervolgoverleg. Verschillende leden hebben vragen gesteld over hoe het nu staat. Ik ben met hen fundamenteel op een rijtje aan het zetten wat we kunnen doen om de leden van de ASV vertrouwen in de toekomst te geven. Wat is daarvoor nodig? Wat kan ik wel en wat niet? Wanneer we dat proces met elkaar hebben doorlopen, informeer ik uw Kamer daar uiteraard graag over. Het is bij hen absoluut geen onwil. Ze willen heel graag, maar ze moeten het wel kunnen. Ik kijk met ze naar wat we redelijkerwijs kunnen verwachten. We willen allemaal dolgraag dat zij ook door kunnen in de toekomst, dus ik ben daarover met ze in gesprek.

Verder is er vandaag natuurlijk het mooie feestje rondom het deltaplan. Ik denk dat het uniek is in de wereld dat er met zo veel partijen van allerlei verschillende achtergronden een akkoord is gesloten, waarbij ze allemaal zeggen: dit is een aanpak waar we met z'n allen voor gaan. De Staatssecretaris en ik hebben het plan vandaag in ontvangst genomen en moeten het nog uitgebreid bestuderen. Je kunt dat niet even in één keer allemaal doorgronden.

De financiële claim van 56 miljard die wordt neergelegd, is natuurlijk indrukwekkend. Ik heb met uw Kamer al gedebatteerd over beheer en onderhoud en dat daarvoor in de komende jaren echt meer geld nodig zal zijn. Dat geldt natuurlijk ook voor vervangen en renovatie, en ook voor de wensen die we voor de mobiliteit hebben, breed, ook voor de periode na 2030, als we in het Mobiliteitsfondstijdperk terecht komen. De Staatssecretaris en ik hebben aangegeven dat we het deltaplan eerst goed willen bestuderen en daarover in gesprek willen gaan met de regio's, zodat we er in een normale procesgang richting het MIRT in het najaar bij u op kunnen terugkomen. Het is natuurlijk iets wat we met regio's moeten bespreken. Het zijn dermate grote bedragen dat het erop aankomt dat gecheckt en gedubbelcheckt wordt wat er precies nodig is, en of die bedragen daarmee kloppen. We komen daar graag later bij u op terug. Dan kom ik bij een heel belangrijk algemeen punt, dat volgens mij door echt iedereen is genoemd, en dat is de PAS; de Programmatische Aanpak Stikstof. Die is meer een problematische aanpak stikstof gebleken. Hij heeft geen stand gehouden. De vraag die u eigenlijk allemaal stelt, is: en wat nu? U hebt de eerste brief ontvangen van Minister Schouten, die vooral in de lead is bij de Programmatische Aanpak Stikstof, en nu van de opvolger daarvan. De Staatssecretaris heeft daarvoor een soort crisisstructuur opgezet. We doen daar vanuit ons ministerie volop aan mee, omdat wij onze uiterste best doen om zo snel mogelijk in kaart te brengen wat het precies betekent voor alle MIRT-projecten. Ook in bredere zin, want het kan zelfs niet alleen de consequentie hebben dat er geen koeien meer in de wei mogen, maar het kan ook consequenties hebben voor projecten zoals kustsuppletie, projecten rondom dijkversterking, uiteraard de luchtvaart – dat had u zelf ook al in de gaten – en natuurlijk voor de grote infraprojecten. Dat geldt niet alleen voor projecten met betrekking

tot de wegen, maar ook voor het spoor, en zelfs voor beheer en onderhoud. We zijn er nog niet uit wat het kan gaan betekenen. Alle topjuristen bij LNV en bij ons die op dit gebied deskundig zijn, zijn ermee aan de slag. Wij kunnen u nu simpelweg nog niet aangeven wat er precies allemaal door geraakt wordt en hoe. Het is echt lastig om dat in kaart te brengen, maar dat het heel ingrijpend is en dat het heel veel projecten raakt, dat is wel duidelijk. We hebben daar niet alleen als Rijk mee te maken. Ook alle collega-overheden, de zogenaamde PAS-partners, hebben hiermee te maken. Daar is ook het overleg mee, evenals met de provincies, vertegenwoordigers van VNG en zelfs de Unie van Waterschappen. Iedereen wordt hierdoor geraakt. Collega-ministeries, EZK bijvoorbeeld, worden geraakt ten aanzien van de energietransitie, de windparken et cetera. Het is echt een brede uitdaging voor ons allemaal. Ik zie de heer Van Raan al met een vinger voorzichtig richting de interruptiemicrofoon gaan. U had het over een black box. Ik kan me niet anders voorstellen dan dat collega Schouten u en ons allemaal daar goed bij wil betrekken en ons goed zal informeren over de vervolgstappen, maar we weten het eenvoudig nog niet. Het eerste wat u zal horen, zal waarschijnlijk een procesaanpak zijn, over hoe we dit verder gaan invullen. Het is gewoon sowieso een hele ingrijpende uitspraak. Misschien nog één stukje. Wat ik hierover nog wel kan melden is dat de uitspraak geen gevolgen heeft voor tracébesluiten die al onherroepelijk zijn en dus niet meer bij de rechter kunnen worden aangevochten. Dat betreft bijvoorbeeld de A24, de Blankenburgverbinding, want daarbij is niet van de PAS gebruikgemaakt, maar van de ADC-toets. Een aantal van u noemden dat ook al. Je moet dan aangeven dat er geen alternatief is, dat het dwingend is dat het gebeurt en dat je waar nodig zaken compenseert. Daar staan die drie letters voor. Dat heeft bij de Raad van State standgehouden, dus die verbinding is niet in gevaar. A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere ook niet. Er is gevraagd naar de A15 Papendrecht-Sliedrecht. Die wordt er ook niet meer door geraakt. De A7 zuidelijke ringweg Groningen ook niet. De zeesluis Gent-Terneuzen ook niet. Die projecten kunnen dus in ieder geval definitief doorgaan. Het feit dat ik hiermee het rijtje afsluit, zegt al wel iets, namelijk dat we bij de meeste andere projecten toch even netjes de afweging moeten maken of ze erdoor geraakt worden. In veel gevallen is het antwoord dus ja. Dan is de vervolgvraag: hoe nu verder? We willen zo snel mogelijk duidelijkheid scheppen over wat we nu moeten doen. Kan hier een ADC-toets? Of kan hier op een andere wijze passende beoordeling plaatsvinden? Welke nieuwe systematiek gaat de Minister van LNV hiervoor neerzetten? Dat weten we allemaal nog niet. Er is nog één ding dat wellicht interessant voor u is en waar we helaas ook niet vrolijk van worden: we zullen prioritaire habitats via de Europese Commissie moeten doen. Daar zit een termijn aan van negen maanden. Ik geef u maar even aan dat het echt een ingrijpende uitspraak is, met serieuze consequenties. We zijn de gevolgen aan het inventariseren. Zodra we daar verstandig iets over kunnen zeggen, zullen we dat uiteraard aan u melden. We kunnen nog niet zeggen wat het voor MIRT-projecten en eventueel voor onderuitputting en verschuiving enzovoort betekent. De Staatssecretaris is er met de spoorprojecten overigens net zo goed bij betrokken. We willen voor de volgende MIRT-ronde alles op een rijtje hebben. Ik begreep dat er vanuit LNV een technische briefing is geweest voor uw Kamer. Dat ministerie zal u in eerste instantie op de hoogte houden van de algemene vervolgstappen. Wij zullen dat doen waar het specifiek ons ministerie raakt. Maar het is dus heel breed: weg, water, spoor, en ook de waterveiligheidsprojecten en dijkversterking. Alles kan er mogelijk door worden geraakt. Dat is even in algemene zin.

De **voorzitter**:

Ik zag de heer Van Aalst. En volgens mij bijna iedereen.

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

De laatste opmerking van de Minister slaat eigenlijk de spijker op z'n kop. Alles komt hierdoor in gevaar. Ik zou in ieder geval voor de projecten die nu al definitief zijn geworden, die onherroepelijk zijn, zo snel mogelijk die asfaltmachines laten rijden. En voor alle andere projecten: als we zelfs onze waterveiligheid op het spel gaan zetten omdat idioten daar in Brussel allerlei dingen roepen ... We hebben met de PAS volgens mij al een compromis gesloten. Ik roep de Minister op om zo veel mogelijk gas te geven op al die projecten. Laat ze de rambam krijgen. Het kan niet waar zijn dat we alles in gevaar gaan brengen omdat een stelletje idioten daar dit soort dingen doet. Ik heb er echt nul begrip voor. We hebben vanochtend het deltaplan gekregen van allerlei organisaties die juist hierop aandringen en aangeven dat er wat moet gebeuren. En wat doen wij? Wij moeten pas op de plaats maken, met alle gevolgen van dien, met negen maanden uitstel. Echt, te bezopen voor woorden. Ik ben benieuwd welk land in Europa zich hier wel aan gaat houden. Ik zou zeggen, Minister, geef vol gas. U kunt op onze steun rekenen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

We zijn alles op alles aan het zetten om om te beginnen zo snel mogelijk duidelijkheid te krijgen. Het staat buiten kijf dat we zo snel mogelijk aan de slag willen om alle projecten waarmee we aan de slag zijn, alle projecten die in het MIRT staan of in het deltaprogramma of bij de collega's in de programma's, met een bypass of anderszins voor elkaar te krijgen.

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

Nog even over het voorgaande, wat de heer Van Aalst van de PVV zei. We hebben gezien wat «vol gas geven en gewoon negeren» bij de pulsvisserij heeft opgeleverd. Ik denk dat de PVV ook kan zien wat er vervolgens gebeurd is. Ik denk dat de vissers de PVV wat dat betreft niet dankbaar zullen zijn, en de rest van Nederland ook niet, als de Minister het advies van de PVV gaat opvolgen. Ik neem aan dat dat niet gebeurt.

De Minister geeft aan: we kunnen dat nog niet zeggen. Dat snap ik. Dat is een complex verhaal. U zegt ook: we gaan een inventarisatie maken. Ik wil daar graag een paar vragen over stellen, omdat het verdergaat dan alleen LNV. Dat heeft misschien wel de lead, maar omdat het alles betreft, heeft uw ministerie er ook heel veel mee te maken. Hoe wordt het aangepakt? Wanneer kunnen we de eerste stappen daarin verwachten? Hoe gaat u het aanpakken? Hoe gaat u de governance daarvan bekijken? Tegelijkertijd: de projecten die nu onherroepelijk zijn, zijn onherroepelijk qua wet, maar niet qua gevolgen en qua impact op de natuur. Er is misschien geen beroep meer mogelijk, maar het feit dat die projecten doorgaan en dus die uitstoot op de natuur hebben, betekent dat het voor andere projecten wel degelijk gevolgen heeft, omdat de PAS vervallen is. Neemt u dat mee? U heeft Lelystad al genoemd en ook dat we dat zelf wel konden bedenken. Ik denk dat het Zandvoortcircuit ook wordt meegenomen. Ik zou u dat graag nog even horen zeggen. Dus technisch: wat is de governance? Projecten die wel doorgaan en onherroepelijk zijn geworden: prima dat u daarmee doorgaat, omdat u denkt dat u wettelijk gedekt bent, maar wel in het besef dat, omdat ze doorgaan, andere projecten die misschien onder de PAS hadden gekund dan niet meer kunnen, want die ruimte gebruikt u op. En of de uitspraak over Zandvoort wordt meegenomen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ten aanzien van het proces: hoe we het precies gaan aanpakken en hoe de governance daarbij zal zijn, daar is toch echt collega Schouten in de lead. Maar aangezien wij ook in de overlegstructuur zitten, zitten wij daar natuurlijk ook bij. Ik ben ervan overtuigd dat collega Schouten dat zelf ook

zal doen, maar waar nodig zal ik haar er zeker op tijd aan herinneren dat we uw Kamer bij belangrijke stappen steeds tussendoor zullen informeren. Overigens kan ik u melden dat het ook in de provinciale staten en de gemeenteraden een onderwerp is waarin men zeer geïnteresseerd is en goed over op de hoogte wil worden gehouden. U hoeft er geen zorgen over te hebben dat wij u daar niet steeds over zullen informeren. Voor het circuit van Zandvoort zijn de gedeputeerde staten van Noord-Holland het bevoegd gezag. Ik heb me daar dus niet in verdiept. Ik kan niet inschatten of het probleem daar aan de hand is. De gedeputeerde staten van Noord-Holland zullen daarop reageren.

U had nog gevraagd of we de hoorzitting over de impact op de luchtvaart hadden gevolgd. Dat is uiteraard het geval. Ook in het geval van de luchtvaart is het duidelijk dat er een antwoord gegeven zal moeten worden. U had een vraag over wat te doen met projecten die ofwel al gerealiseerd zijn of in de komende tijd gerealiseerd worden. De impact daarvan zal in de totaalanalyse voor andere projecten moeten worden meegenomen, want die gaat uit van de situatie op dat moment. Dat zal dus zeker ook moeten worden meegenomen in de vraag of het nou een ADC-toets moet zijn of een andere passende beoordeling. Er zal altijd naar het totaalplaatje gekeken moeten worden.

De voorzitter:

De heer Van Raan op dit punt.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik ben blij met de antwoorden. Dank daarvoor. Maar om het even heel scherp te krijgen. U zegt heel duidelijk dat een aantal projecten door zijn – u noemde ze zojuist limitatief op – want die zijn onherroepelijk geworden en zijn wettelijk nog op de oude situatie gestoeld. Dat is waar. Van die impact wordt gedacht dat die oké is, omdat een en ander wettelijk geregeld is, hetzij binnen PAS, hetzij binnen ADC. U kiest er nu voor om die toch door te laten gaan. Dat kan gevolgen hebben voor de projecten die nu buiten de PAS vallen, die niet meer bestaat. Dat heeft echt een groot effect. Realiseert u zich dat? U zegt van wel, maar dat kan ook betekenen dat u in die wetenschap misschien andere keuzes wilt maken. Hoe neemt u dat mee? Of neemt u dat helemaal niet mee? Daar was ik even benieuwd naar.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee. Dat helaas hele korte lijstje dat ik u zojuist opnoemde, is onherroepelijk. Die projecten gaan gewoon door en kunnen ook door, omdat die ADC-toets daar al is toegepast. Ik noem het voorbeeld van de Blankenburgverbinding maar. We hebben dus al op een andere wijze laten zien dat er verantwoord met de stikstofdepositie is omgegaan. Dat is bij de rechter in stand gebleven. Maar andere projecten in de regio zullen er natuurlijk wel mee te maken krijgen. Daarin wordt het eindplaatje van de Blankenburgverbinding bijvoorbeeld ook meegenomen.

De heer Laçin (SP):

De Minister noemt een lijstje op van projecten die kunnen doorgaan. Het specifieke project dat ik niet heb gehoord maar waar ik wel naar heb gevraagd, is de A27-A12 Amelisweerd. Die gaat op dit moment dus niet door, kan ik concluderen. Althans, er moet een alternatieve vorm worden bedacht. We hebben in november de uitspraak van het Europese Hof van Justitie gehad en recentelijk van de Raad van State, die overigens gewoon in Den Haag zit en niet in Brussel, kan ik de heer Van Aalst meegeven. Wat gebeurt er in die maand, als we nog zes maanden moeten wachten op het volgende MIRT-overleg en de stand van zaken? Wat gebeurt er in de komende zes maanden met projecten die nu gaan spelen, die nu gaan lopen, die zouden gaan lopen? Die vraag leeft heel erg bij ons. Kan de

Minister toezeggen, in tegenstelling tot wat de VVD vraagt, dat de asfaltmachines bij die projecten vooral níét gaan lopen en dat we goed gaan kijken wat nodig is? Kunnen we bij het volgende MIRT-overleg dan verder praten, met het lijstje, wat daarvoor nodig is en wat de plannen van de Minister zijn?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

U moet vooral niet de conclusie trekken dat al die projecten die ik niet heb opgenoemd, nu van de baan zijn. Dat is zeker niet het geval. Ik wil het even duidelijk gesteld hebben, ook voor mensen die dit debat elders volgen. Bij al die projecten zullen we moeten kijken wat precies de situatie is. Kan hier een passende oplossing worden gevonden? Kan dat met een ADC-toets, of niet? Dat moet secuur gebeuren bij al die verschillende projecten. Hoe we dat precies gaan doen – misschien wordt er naast een ADC nog een nieuw instrumentarium ontwikkeld – daarvoor is vooral de Minister van LNV aan zet. Wij participeren daar vol in. Ook aan die tafel is afgesproken om eerst breed bij alle PAS-partners te starten met een inventarisatie van welke projecten allemaal worden geraakt en waar wij mogelijkheden zien om het bijvoorbeeld met een ADC-toets op te lossen. Maar nogmaals, het is voor de verschillende projecten heel erg wisselend. Het is niet zo dat we tot de MIRT-ronde in november niks doen. Het is wel zaak dat we bij die MIRT-ronde bij al die projecten weten wat de mogelijke consequenties kunnen zijn, maar dat zal echt nog wel even tijd vragen.

De voorzitter:

Aanvullend.

De heer Laçin (SP):

Ik wil het nog concreter maken. Natuurlijk begrijpen wij ook dat het niet betekent dat er helemaal niks gebeurt, maar dat er wordt gezocht naar hoe nu verder. Maar om even door te gaan op de A27-A12 Amelisweerd. We hebben kunnen lezen dat daar al het een en ander gebeurt: er wordt geboord in de wegen, er wordt gekeken naar asfalt en er zou worden aanbesteed. Dat zijn de concrete stappen die al op korte termijn zijn gebeurd of zouden gaan gebeuren. Betekent deze uitspraak dat we even wachten met het laten doorgaan van de werkzaamheden, totdat we duidelijk hebben hoe we hiermee kunnen verdergaan? Dat is de concrete vraag. Ik wil graag weten dat we in bestuurlijke zin gaan kijken hoe we het oplossen. Worden er tegelijkertijd geen stappen ondernomen die straks weer voor problemen gaan zorgen? Dat is eigenlijk de vraag.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zoals de heer Laçin het nu formuleert, is het heel duidelijk: we gaan geen stappen nemen waarvan we niet zeker weten of ze wel overeind blijven of mogelijk voor problemen zorgen. We moeten bij al die projecten eerst even terug naar wat deze PAS-uitspraak voor dit concrete project betekent. Tot die tijd worden daar natuurlijk geen verdere stappen in gezet.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dat biedt al kansen. Als we pas op de plaats maken, komen er andere opties in zicht. Daar heb ik een vraag over, namelijk over de A27 Amelisweerd, waarbij er een ander voorstel ligt voor de inpassing van de weg binnen de bestaande bak. Is de Minister bereid om die optie nu weer goed mee te nemen, als onderdeel van het bekijken van hoe om te gaan met de stikstofemissies?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ook daar kan ik nu nog geen ja of nee op zeggen. Ook bij dat project moeten we eerst kijken hoe het wordt geraakt en welke vervolgstappen hier zinvol zijn.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Helder. Eigenlijk geeft de Minister aan dat alle andere projecten, behalve het beperkte aantal dat ze zojuist heeft genoemd, nu on hold worden gezet in de besluitvorming, totdat duidelijk is hoe wordt omgegaan met de PAS, of de vervanging van de PAS. Geldt dit dus ook voor Lelystad Airport? Kan er geen verder besluit worden genomen totdat duidelijk is hoe met deze stikstofemissies wordt omgegaan?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het is duidelijk dat we daar ook aan de bak moeten. In alle gevallen waar een melding is, blijkt het niet te kunnen. Dus daar moeten we een alternatief voor vinden. Zolang je dat niet hebt uitgewerkt, kun je niet zomaar doen alsof er niets aan de hand is. Ook daar moeten we inzichtelijk maken hoe we het gaan doen. Maar nogmaals, de details daarover kan ik nog niet geven, want ik weet nog niet in welke vorm we daar verdergaan. We zullen dat bij ieder project opnieuw moeten bekijken. Kan het een ADC-toets zijn? Moeten we het anders doen? Maar dat we iets moeten, is duidelijk.

De **voorzitter**:

Uw tweede interruptie? Ja, doe maar.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Helder. We moeten iets doen, en totdat we weten wat we moeten doen, kan er geen besluit worden genomen. Kan de Minister dat bevestigen? Dus met betrekking tot Lelystad Airport: totdat duidelijk is hoe we met de stikstofemissies omgaan, kan er geen besluit worden genomen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Op dit onderdeel natuurlijk niet. Als uw vraag is of het opgelost moet zijn, omdat anders die airport niet open kan, dan is het antwoord duidelijk.

De **voorzitter**:

Nog een keer? Dan zit u erdoorheen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Volgens mij is de vraag niet of de airport dan niet open kan. Het gaat erom dat er een luchthavenverkeersbesluit voorligt en dat wij als Kamer ons daarover uitspreken. Mijn vraag is: klopt het dat er geen besluit genomen kan worden over het in de toekomst openstellen van Lelystad Airport voor commercieel vakantieverkeer, totdat helder is hoe we met die stikstofemissies omgaan?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat is nou precies het onderwerp van die analyse. Ik weet nog niet wat er precies nodig is. We weten wel dat er iets nodig is, maar wat weet ik nog niet precies. Dus ik kan ook niet inschatten wat dat precies gaat doen voor de besluitvorming.

De **voorzitter**:

De heer Schonis was eerst.

De heer **Schonis** (D66):

Ik hoorde een aantal woordgrappen. De PAS wordt te pas en te onpas gebruikt, maar dat terzijde.

Ik wil de vraag wat concreter maken voor de Minister, want ik merk met de green deal maritiem dat het stellen van deadlines wonderen kan doen. Binnen welke termijn denkt zij met de analyse van al die projecten te kunnen komen? Ik stel deze vraag zo heel nadrukkelijk, omdat ik denk dat de effecten zoals de Minister ze schetst namelijk nog erger zijn. In feite ben je nu voor iedere dakkapel gehouden om te kijken hoe het met de stikstofemissie zit vanwege de koppelingen die in de Wabo en in de Wet natuurbescherming zitten. Dan kun je natuurlijk wel nagaan dat het bij ieder stukje asfalt dat je gaat leggen dubbel zo hard op je afkomt. Ik wil dus vragen of ze kan toezeggen dat we die analyse krijgen voor we met reces gaan, het liefst nog voor 5 juli, want dit is gewoon te groot en te belangrijk om te laten liggen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daarom gaf ik straks al aan – ik weet niet meer in de richting van wie precies – dat dit zo omvangrijk en zo ingrijpend is dat ik met de Minister van LNV al heb moeten vaststellen dat de inventarisatie daarvan op hoofdlijnen al echt de nodige tijd gaat kosten en dat het streven is om u in ieder geval voor het zomerreces over het vervolgproces te informeren. Ik gaf u net aan: alles wordt geraakt, tot en met beheer en onderhoud. U gaf zelf nog weer een nieuwe voorbeeld erbij, van de dakkapellen. Dat geeft meteen de omvang hiervan aan. We kunnen dit niet alleen. Ik denk dat het een mooie deadline is om het voor de MIRT-ronde in het najaar voor alle MIRT-projecten inzichtelijk te hebben. Dat is nog een hele klus, dus ik kan u echt niet toezeggen dat we dat eerder voor elkaar kunnen krijgen. Als het wel zo is, is het heel erg mooi, maar ik denk niet dat dat realistisch is.

De heer Schonis (D66):

Om het dan toch even scherp te krijgen. We zouden voor het zomerreces van u een procesoverzicht kunnen krijgen, waarin u in ieder geval de vervolgstappen in beeld brengt. Even los van de inhoud, maar wel de vervolgstappen. En dat we dan voor de MIRT-ronde in het najaar, medio november uit m'n hoofd, inhoudelijk het overzicht hebben. Is dat wat u voorstelt?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is mijn streven, maar u moet niet vergeten dat Minister Schouten hiervoor in de lead is. Het streven is u zo snel mogelijk duidelijkheid te geven over het vervolgproces, nog voor het zomerreces. Maar ik moet haar daar in de lead laten. Dat hebben we afgesproken. Ik denk dat dat ook wel moet lukken. Ik kan nu echt geen uitspraken doen over het vervolgtraject. Ik denk dat we aan onze kant de inventarisatie wel voor het MIRT rond kunnen hebben, maar of ik dan al precies kan zeggen hoe we het gaan doen, daar beslis ik niet alleen over. Dat is echt een kabinetsbrede zaak. Wij zullen dan in ieder geval op orde hebben hoe het met onze projecten zit en welke projecten wel en niet worden geraakt. Er zijn bij de Staatssecretaris overigens een aantal spoorprojecten die gelukkig wel kunnen doorgaan, dus het is niet zo dat het alleen de paar projecten betreft die ik opnoemde. Bij het spoor zijn er ook nog een paar die gelukkig wel kunnen.

De voorzitter:

Ik zag de heren Van Aalst en Van Raan.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik roep mijn collega's eigenlijk gewoon op dat we desnoods met onze motie afdwingen dat we dit voor het reces gewoon geregeld willen hebben. Ik stel me namelijk voor dat als we dit voor het eind van het jaar of in het najaar bij het MIRT gaan betrekken, we dan de discussie krijgen welke projecten mogelijk nog negen maanden vertraging oplopen.

Volgens mij is deze Minister dan uitgeregeerd, dus ik stel voor dat we zo snel mogelijk actie ondernemen. Dit heeft niet alleen gevolgen voor de weg maar ook voor het spoor. Hoe gaan uw collega's in het buitenland hiermee om? Ik kan me voorstellen dat op dit moment alles stil komt te liggen. Wat gaan we dan doen met elkaar? We zijn helemaal doorgeslagen. Dit slaat toch helemaal door?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik begrijp de haast en de frustratie van de heer Van Aalst. Wij willen ook zo snel mogelijk duidelijkheid. Niemand is gebaat bij die onduidelijkheid, ook de regionale PAS-partners niet. Iedereen wil zo snel mogelijk vooruit. Daarom is er onder leiding van LNV een crisioverleg ingesteld, waarbij zeer regelmatig bij elkaar wordt gekomen. We gaan binnenkort weer aan tafel met de ministers en andere bestuurders. Maar je kunt geen ijzer met handen breken, want het moet wel zorgvuldig gebeuren. We doen het dus echt zo snel als kan. Ik kan wel mooie beloftes gaan ophangen, maar als ik nu al weet dat we het niet redden, vind ik dat niet verstandig. Een procesoverzicht van hoe het verder gaat, kunt u voor de zomer van ons verwachten, maar de precieze inventarisatie gaat tot na het najaar duren.

De heer Van Raan (PvdD):

Ook hier blijkt weer dat de PVV er niets van begrepen heeft. De PAS was een smoesje om gewoon te kunnen doorgroeien, terwijl het niet kan. De PVV is gewoon een klein kind dat zeurt om nu door te gaan, terwijl het kabinet zelf de zaak op slot heeft gezet. Voorzitter. Ik heb nog even een vraag over Lelystad Airport.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik heb nog een punt van orde, voorzitter. Ik vind het prima dat de heer Van Raan een roze boomkikker een mooi leven gunt, maar hij staat nu een beetje onzin uit te kramen.

De voorzitter:

De heer Van Raan mag ...

De heer Van Aalst (PVV):

Het gaat om Europese regelgeving. Nederland heeft daar met de PAS keurig netjes een compromis gesloten, dus het is onzin dat hij mij verwijt dat ik een maffe kikker ben ofzo. Ik benoem gewoon netjes de feiten.

De voorzitter:

U heeft uw punt gemaakt. De heer Van Raan had het woord.

De heer Van Raan (PvdD):

Nog even heel precies over Lelystad Airport. Op de vraag van mevrouw Kröger wanneer de Kamer een besluit zou kunnen nemen, heeft de Minister gezegd dat we eerst dingen moeten uitzoeken. Dat wil ik even heel scherp hebben. Er komt dus geen besluitdocument naar de Kamer over Lelystad Airport alvorens een oplossing is geboden voor de situatie die is ontstaan naar aanleiding van de PAS-uitspraak. Tot die tijd komt er geen besluitdocument naar de Tweede Kamer met betrekking tot Lelystad Airport, specifiek als het gaat om het bewerkstelligen van de opening. Er kunnen wel allerlei andere besluiten, misschien deelbesluiten, of andere zaken met betrekking tot Lelystad Airport naar de Kamer komen, maar het besluitstuk waarin staat dat de airport opengaat, kan niet naar de Kamer komen alvorens de PAS-uitspraak daarin verwerkt is. Klopt dat? Dat wou ik nog even scherp hebben.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ken uw Kamer goed genoeg om te weten dat u geen besluit ergens over gaat nemen als u niet alle relevante informatie heeft. U geeft aan dat allerlei stukken over Lelystad Airport en andere airports die belangrijk zijn voor de besluitvorming, in de tussentijd gewoon naar u kunnen toekomen. Dat zal ook zeker gebeuren. Maar uiteraard is dat een onderdeel van het geheel, dus ook bij Lelystad Airport en bij de andere airports zal een projectspecifieke, passende beoordeling moeten komen. Kan dat niet, dan moeten we kijken of het met een ADC-toets kan. Ook bij die projecten moeten we eerst de analyse doen, net als bij alle andere MIRT-projecten. Zodra we zicht hebben op wat het voor al die individuele projecten betekent, zullen we u daarover informeren. En dan hebt u gelijk: bij de luchtvaart gaat het niet zozeer in het MIRT-kader, maar zal ik het apart doen, zoals ik u over alle luchtvaartonderwerpen informeer.

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

Dat is een scherpe beantwoording. Dat is goed om te horen.

De **voorzitter**:

Nog meer PAS? Niemand een plas over de PAS? Nee? Dan gaan we door naar het volgende onderwerp.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan wat algemene zaken over het deltaplan. Daar is, denk ik, door iedereen over gesproken. U bent er allemaal in verschillende bewoordingen op ingegaan. De Staatssecretaris en ik zijn heel blij met alle inzet en het enthousiasme van alle partners in de Mobiliteitsalliantie. We nemen dat ook mee in de verdere uitwerking van onze schets. Ik gaf u bij het begin al even aan dat we ook met de regio over alle details in gesprek gaan en dat we in aanloop naar het MIRT-overleg daarop zullen terugkomen.

Dan is er een aantal vragen gesteld over het onderwerp rekeningrijden. Of eigenlijk was het meer een discussie tussen u onderling. Er waren niet eens zo heel veel vragen. Er werd meer een reactie van mij gevraagd. Eerlijk gezegd had ik sterk het gevoel dat het een herhaling van zetten was – het kwam me een beetje bekend voor – van eerdere discussies die we daarover hebben gehad. Ik kan er eerlijk gezegd niet zo heel veel meer over zeggen dan herhalen dat in het regeerakkoord staat dat we een aantal pilots gaan doen, die zich kunnen richten op het anders omgaan met mobiliteit en de daarmee gepaard gaande kosten. We gaan de door de Mobiliteitsalliantie voorgestelde pilots natuurlijk verder met hen bespreken. We zullen ook met de regionale bestuurders bekijken hoe we daarmee kunnen verdergaan. Het is zeker niet limitatief. Het is niet zo dat het alleen deze vier zullen zijn en dat er niet iets meer bij kan. Vanuit de regio's horen we ook interessante voorstellen. We komen daar bij u op terug richting het MIRT-overleg in het najaar.

Ik heb eigenlijk steeds verwezen naar het regeerakkoord waarin staat dat we wel experimenten gaan doen, maar niet leidend tot een systeem van rekeningrijden. Dat herhaal ik dan nog maar eens een keer. Aan de andere kant leggen sommigen mij in de mond dat ik dan opeens wél voor rekeningrijden zou zijn. Dat is ook niet waar, want wat ik in het verleden ook al steeds heb gezegd – een aantal van u hebben dat ook herhaald – is dat we eigenlijk al rekeningrijden, want we betalen accijns aan de pomp en dat is dus gerelateerd aan het aantal kilometers dat je maakt. Daaraan gekoppeld zien wij voor de wat verdere toekomst een probleem opdoemen. Als straks de meerderheid, in toenemende mate richting iedereen, elektrisch gaat rijden, heeft de Minister van Financiën een uitdaging ten aanzien van de accijnsderving. Daar wordt op het Ministerie van Financiën natuurlijk ook naar gekeken. Dat kun je op 101 manieren oplossen, maar daarvoor is Financiën vooral aan zet. Wij kijken vanuit ons ministerie niet als eerste naar hoe we de rijksschatkist op orde houden.

Dat is aan Financiën. Wij kijken vooral naar de mobiliteitsproblematiek. Dat is eigenlijk wat ik erover te zeggen heb.

De heer **Drost** (ChristenUnie):

Natuurlijk is dit debat hierover voor een deel een herhaling van zetten, maar een heel groot verschil met de vorige keer is, denk ik, dat we vandaag een deltaplan hebben liggen, gepresenteerd door de Mobiliteitsalliantie, waarin dit onderwerp opnieuw geagendeerd wordt. De Minister heeft vanochtend aangegeven met die organisaties in gesprek te willen gaan, de plannen serieus te nemen, het ook toe te juichen en een unieke situatie te vinden. Dus ik denk dat het daarom goed is om daar nu nog eens met elkaar over te spreken. Dus zonder dat ik van de Minister vraag het regeerakkoord van tafel te vegen – ik begrijp dat dat niet op één dag kan – denk ik dat het wel goed is dat de Minister in haar appreciatie van het deltaplan toch ingaat op die voorstellen die uit een heel breed gedragen platform van organisaties komen; van links tot rechts, om het maar even zo te zeggen. Gaat de Minister in haar appreciatie straks ook in op de specifieke voorbeelden die worden genoemd om de kilometerbijdrage te benutten om in de spits, in de Randstad, voor vermindering van de filedruk te zorgen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Voor alle duidelijkheid. De heer Drost noemt nu specifiek het voorbeeld van de spitsheffing. Daarvan heb ik gezegd dat ik dat een gruwel vind en dat blijf ik ook vinden, want dan ga je mensen straffen die in grote delen van het land helemaal geen alternatief hebben en die gewoon met die auto op een bepaald tijdstip naar hun werk moeten. Dat systeem van rekeningrijden – dat staat ook in het regeerakkoord – gaan wij niet doen. En daar blijf ik dus bij.

De heer **Drost** (ChristenUnie):

Ik neem aan dat ik nog een keer mag, voorzitter. Ik noem spitsheffing juist helemaal niet, want ik weet dat de Minister dat een gruwel vindt. Ik heb het deltaplan gelezen. Dan merk je dat men daar aan een grote tafel met heel veel organisaties juist naar oplossingen heeft gezocht, anders dan een spitsheffing, die helpen om op een of andere manier flexibel met allerlei innovatieve zaken om te gaan, waardoor er in de spits verlichting ontstaat in de Randstad. Men heeft het over verhandelbare parkeertarieven bijvoorbeeld, parkeerplaatsen. Is de Minister bereid om met deze organisaties in gesprek te gaan om naar dat soort innovatieve dingen te kijken, om ervoor te zorgen dat we in de Randstad, maar misschien ook in andere gebieden, die filedruk verminderen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Zeker. Een systeem van verhandelbare parkeerplaatsen heeft niets met een systeem van rekeningrijden te maken. Natuurlijk gaan we die experimenten op hun merites beoordelen. In dat kader noem ik ook iets als een werkgeversaanpak, waarvan we in het kader van minder hinder heel veel verwachten. Ik noem u een bedrijf als ASML, dat een fantastisch initiatief heeft genomen om de hele mobiliteit van de werknemers tegen het licht te houden en daarvoor een eigen aanpak neer te zetten waarbij van alle verschillende vervoersvormen optimaal gebruik wordt gemaakt, maar dat bijvoorbeeld ook wat aan de werktijden doet, waar werkgevers veel meer mogelijkheden voor hebben dan individuele werknemers. Wanneer worden mensen geacht op hun werk aanwezig te zijn en wanneer mogen ze weer weg? Het is voor een individuele werknemer vaak hopeloos om daar wat meer flexibiliteit in aan te brengen, maar daar kan een werkgever veel in doen. We kijken naar dat soort elementen, naar hele brede pakketten in die werkgeversaanpak. Dus dat zal ook onderdeel zijn van de experimenten waarmee we graag aan de slag gaan.

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

Voor de duidelijkheid: er was wat onduidelijkheid over het aantal interrupties. Volgens mij heb ik twee enkele geplaatst en volgens mij kan ik er in totaal vier plaatsen, dus even dat als punt van orde.

Voorzitter. Ik wil eigenlijk een duidelijk antwoord van de Minister. Ze heeft in de krant heel duidelijk geroepen: we gaan tijdens het invoeren van die vreselijke vrachttaks op geen enkele manier rekening houden met een andere vorm van rekeningrijden die daarbij komt. Dat was wat onduidelijk voor mij en voor een aantal collega's, met name voor onze zijinstromer. Misschien kunt u nog even duidelijk herhalen dat er met geen enkele andere vorm rekening wordt gehouden, los van die vreselijke vrachttaks.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

U kent allemaal het pakket van eisen van de vrachtwagenheffing. Daar is dit inderdaad geen onderdeel van.

De heer **Schonis** (D66):

Ik gebruik toch maar een van mijn interrupties om mijn vraag te stellen. De Minister refereert even terzijde aan de vier pilots – het zijn er kennelijk vier – die de Mobiliteitsalliantie wil gaan uitvoeren. Dat is ook een beetje naar aanleiding van de motie-Sienot/Von Martels, waaraan de heer Von Martels zojuist refereerde. Begrijp ik hieruit dat we pas dit najaar bij de volgende MIRT-ronde duidelijkheid krijgen over de vier pilots en wat die vier pilots inhouden? Heb ik dat goed begrepen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja. We zijn zelf al met een aantal pilots bezig, bijvoorbeeld de MaaS-pilots, die hierin heel veel nieuwe inzichten verschaffen, want dat zijn zeven projecten van heel verschillende aard. Bij deze pilots hebben we van begin af aan gezegd dat we deze met de private partijen wilden gaan doen. We hebben moeten wachten tot zij hun plan presenteerden. Dat hebben we nu, dus nu is het zaak om snel met elkaar om tafel te gaan, de voorstellen van die pilots te analyseren, terug te leggen bij de regio's, die daar zelf ook ideeën en opvattingen over hebben, zodat we ze in het najaar een stap verder kunnen brengen.

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

Hetgeen de heer Schonis naar voren bracht, sluit naadloos aan op wat ik ook zou willen bepleiten, namelijk dat enige haast wordt gemaakt met die pilots. De motie is van vorig jaar juni. Blijkbaar is het heel moeilijk om met geschikte pilots te komen. Wat is eigenlijk de reden waarom het zo lang duurt? Ik hoor net dat er pilots geanalyseerd moeten worden. Als we al beginnen met het analyseren van pilots, wanneer moet dan de analyse plaatsvinden van de pilots die daadwerkelijk hebben plaatsgevonden?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De Staatssecretaris en ik gaan daar heel snel mee aan de slag. Maar u moet ons vergeven dat we nog geen oordeel kunnen geven over die pilots. We hebben ze pas net ontvangen, dus we moeten daar toch echt even naar kijken en met de regio's over in gesprek gaan. In het najaar nemen we daar beslissingen over.

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

Dat is volgens mij een misverstand. Ik wil juist refereren aan de in juni 2018 ingediende motie om te zoeken naar alternatieven, betaling naar gebruik, en om op dat punt met pilots te komen. Mijn vraag richt zich daarop. In die zin is het een jaar geleden en is het niet zo dat het vandaag met het Deltaplan Mobiliteit naar voren is gekomen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

We hebben vanaf het begin van deze kabinetsperiode te maken gehad met het advies van de Mobiliteitsalliantie. We zijn er met hen steeds over in gesprek geweest. Het is vanaf het begin af aan duidelijk geweest dat we met hen samen tot die pilots wilden komen. We hadden dat best sneller willen doen en zij waarschijnlijk ook, maar het heeft gewoon deze tijd nodig gehad. Daarom zijn we in de tussentijd zelf al met de MaaS-pilots aan de gang gegaan, en overigens ook met andere pilots die tot verbetering kunnen leiden van congestieproblematiek et cetera. Ik noem bijvoorbeeld alle activiteiten die we doen in het kader van de goederenvervoercorridors. We zitten dus bepaald niet stil. Maar voor de projecten die we samen met de Mobiliteitsalliantie zouden doen, moesten we wachten op het plan van de Mobiliteitsalliantie.

De voorzitter:

U vervolgt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan is er gevraagd naar de stand van zaken van de motie-Amhaouch aangaande de private bekostiging van infrastructurele projecten. Daar wordt breed naar gekeken. Er is een interdepartementale studiegroep voor opgezet, onder leiding van mevrouw Ongering, de sg van ons ministerie. Die kijkt heel breed naar alles wat er in, maar ook buiten, Nederland mogelijk is. Er is in het verleden vaak over tafel gegaan of we niet wat meer kunnen doen met pensioenfondsen. Dat is natuurlijk relatief, want u wilt allemaal dat die pensioenfondsen een goed rendement houden, zodat ze fatsoenlijke pensioenen kunnen uitkeren. Die kunnen niet zomaar in allerlei projecten stappen. We wachten het af. Er wordt door verschillende ministeries heel hard aan gewerkt. Zodra het eindrapport er is – ik lees hier dat dat waarschijnlijk in januari 2020 zal zijn – zullen wij u daarover informeren. We nemen daar dan ook meteen de mogelijkheden van Europese financiering in mee; ik kijk naar de heer Stoffer. We kijken niet alleen hoe ze in andere landen hun infrastructuur bekostigen, maar ook hoe we die straks kunnen gebruiken, bijvoorbeeld in de TEN-T-corridors en andere Europese programma's.

De heer Stoffer had nog specifiek gevraagd naar bijvoorbeeld de Rijn-Scheldeverbinding. Hij vroeg om te kijken naar wat er Europees zou kunnen bij de vaarwegen. We hebben bij de buurlanden al gepolst of zij hogere bruggen wenselijk vinden. Daar bleek al snel uit dat ze überhaupt veel moeite hebben om bruggen conform de huidige norm van die 9.10 meter aan te leggen. De bereidheid voor investeringen in hogere bruggen dan dat is daarom niet te verwachten. In de huidige MKBA's gaan we al uit van alleen de meerkosten bij vervanging, dus ook dat gaat het kostenplaatje niet verbeteren. Ik wil daar best nog een keer met Vlaanderen over in gesprek gaan, maar ook daar zijn de financiële middelen beperkt.

De heer Von Martels heeft in algemene zin gevraagd of er in de evaluatie van de MIRT-spelregels nog eens goed gekeken kan worden naar de verdeling tussen stedelijk en niet-stedelijk. U hebt daar in het verleden vaker naar gevraagd. We zijn nog met het IPO en de VNG aan het kijken hoe dat zit en hoe dat in het verleden is gegaan. Het vraagt nogal wat tijd om dat precies uit te werken, maar we hopen daar bij het notaoverleg MIRT in het najaar duidelijkheid over te kunnen geven. We hebben natuurlijk ook te maken met nieuwe provinciebesturen, enzovoort. Dan het laatste punt in dit algemene blokje: wat voor projecten heeft de Minister op het oog met betrekking tot proeftuinen? We zijn daar op dit moment een aanpak voor aan het ontwikkelen. We hebben daarvoor in overleg met de regio's een aantal voorbeelden in het vizier, die verschillende opgaven en thema's omvatten. Dat zou bijvoorbeeld kunnen zijn het MIRT-onderzoek A28. Het kan ook de Binckhorst zijn. Maar we moeten nog

een definitieve selectie maken. Ons doel is ook om conclusies te trekken voor de BO MIRT, of bij die BO MIRT moet ik eigenlijk zeggen, in het najaar.

Dat waren mijn algemene punten. Ik zou willen voorstellen dat de Staatssecretaris eerst het woord krijgt voordat we het rondje door de verschillende regio's maken.

De voorzitter:

Dan geef ik het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. De Minister heeft al aan het mobiliteitsplan gerefereerd, het deltaplan. Dat deltaplan refereert aan de urgentie die ik ook bij veel van de collega's hoor in dit debat, maar ook in andere debatten. We zien dat de vraag naar het openbaar vervoer enorm groeit; er zijn 30% tot 40% extra reizigers. We willen graag dat al die reizigers tevreden zijn. We zien dat de problematiek in de steden knellend wordt, maar we zien ook dat er buiten de steden een wens is tot beter en meer openbaar vervoer. We zien dat we het goederenvervoer beter willen accommoderen. We zien ook dat het weer andere problemen met zich meebrengt, in de zin van trillingen en geluid. We zien graag dat we het internationale spoorverkeer versterken. We delen allemaal de wensen. Het is eigenlijk steeds een gezamenlijke zoektocht naar hoe we de puzzel leggen. Met het Deltaplan Mobiliteit is het heel mooi om te zien dat de neuzen van alle partners die we voor het leggen van die puzzel nodig hebben, dezelfde richting op staan. Dat wil niet zeggen dat we de puzzel in één keer gelegd hebben, maar wel dat het goed is dat iedereen zegt: we willen daaraan gaan werken. En ik zeg ook tegen de Kamerleden dat we er gelukkig wel mee aan de slag zijn. We moeten voortbouwen op het succes van iets als een tienminutentrein en dat stap voor stap verder uitbouwen naar de stedenring. We hebben al concrete gesprekken over het versnellen van de verbindingen naar landsdelen. Het toekomstbeeld, de knooppunten, nog beter, verschillende modaliteiten op elkaar aansluiten, naadloos, data, MaaS. We kennen allemaal de begrippen. Het hoort allemaal bij elkaar. Dat misschien even als algemene aftrap. Wat nodig is, is de verdere uitwerking. Het is heel goed dat met dit Deltaplan Mobiliteit concrete projecten worden genoemd. Daarmee worden de cijfers van wat er nodig is concreet. Dat betekent dat we met elkaar kunnen gaan kiezen en gaan prioriteren en dat we dan ook weten waar het over gaat.

Over de PAS. De Minister heeft daar al heel veel over gezegd. Voor het spoor is dat het project waarvan we op dit moment zeggen dat we echt rekening moeten houden met de PAS, het traject Meteren-Boxtel. De overige projecten lijken op dit moment door te kunnen gaan, maar bij dit project moeten we heel nauwkeurig bekijken wat het betekent. We zullen ook daarvoor bij u terugkomen.

Voor beheer, onderhoud en vervanging geldt wat de Minister heeft gezegd. Dat geldt ook voor spoor. We komen daar in een nadere analyse bij u op terug. Bij spoor is het dus een limitatief lijstje van één project dat we op dit moment op het netvlies hebben, waarvoor het in ieder geval geldt. Maar ik zeg dat met een kleine slag om de arm, omdat we een zorgvuldige analyse zullen moeten doen.

Mevrouw Kröger vroeg naar de voortgang in het stedelijk ov en de fiets. Heel terecht. Hoogwaardig ov, lightrail en de fiets zijn allemaal belangrijk als onderdeel van die oplossing. Op veel plaatsen investeren we mee in het bestaande netwerk om dat in stand te houden, beter te benutten of uit te breiden. Dat doen we op een heel aantal plaatsen. We kijken steeds naar wat de goede oplossing is voor de plek. De fiets is natuurlijk een nadrukkelijk onderdeel. We hebben eerder geld voor de fiets vrijgemaakt. Er wordt samen met de provincies en de steden 350 miljoen geïnvesteerd

in de fiets. Ik was heel blij om te zien dat in een aantal van de collegeakkoorden de fiets heel nadrukkelijk werd genoemd. Ik noem bijvoorbeeld Utrecht, waar heel nadrukkelijk wordt gezegd: we willen verdergaan met die uitbreiding. Ik kijk heel graag samen met de andere partijen naar wat we kunnen doen. En hoe kunnen we in het samenspel tussen die stedelijke opgave, die voor een deel ook een landelijke opgave is maar niet alleen, samen met de lokale en regionale overheden zorgen dat we dat ov versterken? Ik neem een voorbeeld als de Binckhorst. Daar zien we een grote opgave in de woningbouw. Uiteraard willen alle mensen die daar gaan wonen van en naar hun huis, van en naar hun werk en van en naar vrienden. Die mobiliteit is van groot belang. Dan is dit inderdaad het moment waarop je de keuze kunt maken hoe je die wijk inricht. Zet je de fiets en het ov voor de binnenstedelijke verdichting neer als primaire dragers van de mobiliteit? Dat is heel duidelijk de inzet, samen met de Minister van BZK. We delen dat ook met de partijen in de MIRT-gesprekken. Dus heel nadrukkelijk: ik snap de oproep van mevrouw Kröger heel goed. Dit is het moment om daar slimme beslissingen over te nemen. Dat is zeker de intentie. We doen dat samen met alle partijen die op dat punt nodig zijn. Ik kom straks nog terug op wat specifiekere trajecten. Even over een andere hele belangrijke vraag: de plannen voor de ov-taks. Ik zag die kop ook. Ik kan gewoon zeggen dat die onjuist is. We gaan het niet doen. Laat dat heel helder zijn voor iedereen. Aan alle kanten weten we dat we al een hele tijd kijken naar hoe we meer investeringen in het openbaar vervoer mogelijk kunnen maken. We willen natuurlijk ook kijken naar partijen die baat hebben bij die investeringen. Hoe kunnen we wellicht helpen om de middelen te verkrijgen om toch die investeringen te kunnen doen? Denk aan nieuwbouwprojecten. Denk aan uitbreidingen van kantoren, locatie en dergelijke. We kijken goed naar wat er in het buitenland is en hoe we met elkaar meer middelen beschikbaar kunnen maken voor het openbaar vervoer. Maar er is geen sprake van een ov-taks.

De heren Von Martels en Drost vroegen naar kansen voor alternatieve financiering en bekostiging in relatie tot de regio U Ned. We kijken in de breedte – de Minister heeft daar al wat over gezegd – naar manieren om die middelen beschikbaar te krijgen. We willen daar nu gewoon reëel in worden, want het is best al een tijd. Het is een soort van alternatieve financiering geweest, een soort van vluchtheuvel, waarbij we dachten dat de problemen zich daar vanzelf oplossen. Dat is natuurlijk niet zo. Er moet een verdienmodel te vinden zijn om die middelen vrij te krijgen. Het gaat er nu om de concrete vertaalslag te maken. De studiegroep, voorgezeten door de sg, kijkt daar heel nadrukkelijk naar.

De heer Stoffer vroeg of we samen met de regionale partijen extra willen investeren in overstappunten auto-ov. Ik hoop dat ik met het toekomstbeeld ov heb kunnen aangeven dat die knooppunten van extra belang worden, want je wilt dat het voor mensen makkelijker wordt om eens te variëren. De eerste stap die daarvoor nodig is, is dat het op die knooppunten makkelijk overstappen is en dat de knooppunten daarop zijn ingericht. Dat is dus absoluut heel nadrukkelijk een onderdeel. We kijken bijvoorbeeld naar parkeermogelijkheden rond HOV-haltes in Groningen. Om maar te zeggen: het is niet altijd alleen maar bus-tram, maar het kan ook een combinatie zijn van auto en openbaar vervoer. Als je mensen een keuze wilt geven, moet je ook zorgen dat het makkelijk is. Daar horen dit soort investeringen en knooppunten nadrukkelijk bij.

De vraag over stedelijke verdichting was of die kansen biedt voor de transitie van auto naar ov en fiets. Ik hoop dat ik daarover net heb aangegeven dat ik dat inderdaad zo zie.

Ik kom zo meteen in het blokje regio's terug op specifiek de regio rondom Utrecht.

Dan vroeg mevrouw Kröger wat ik vind van de plannen van ProRail om 3,5 miljard te investeren in de stations. Het gaat grotendeels om

bestaande plannen. Ik heb daar in een brief al aan gerefereerd. ProRail heeft aangegeven dat in de krant per ongeluk een verkeerd kaartje terecht is gekomen. We investeren de komende jaren rond de 3 miljard in beheer en onderhoud en vernieuwing van stations. De knooppunten krijgen alle aandacht. We weten allemaal, wat ik zojuist ook zei, hoe belangrijk dat is, hoe belangrijk die knooppunten zijn. Laatst mocht ik een heel mooi nieuw knooppunt openen: Lansingerland. Echt een pareltje over de snelweg. We rijden er allemaal langs. Dat is precies zo'n knooppunt dat, denk ik, een knooppunt van de toekomst is, waar je makkelijk met de auto kunt komen, maar waar je ook van de trein op de RandstadRail kunt overstappen, en waar je de aantakking van de bus en dergelijke makkelijk kunt laten landen. Dat heeft dus absoluut de aandacht van ons allemaal.

Dan een belangrijk punt: het delen van data. Voor de hele ontwikkeling naar MaaS is het goed kunnen delen van data cruciaal. Alleen als we data goed kunnen delen, kun je de reiziger het soort concepten aanbieden die het heel makkelijk maken om van je ov-fiets over te stappen op de deelauto en daarna het laatste stukje met de intercity te doen. Dat soort zaken willen we allemaal makkelijk maken met elkaar. Die pilots zijn daarbij van groot belang.

Voor het beschikbaar stellen van reizigersdata wordt conform de motie-Ziengs dit jaar nog een evaluatie uitgevoerd over de zogenaamde informatiehuishouding van TLS en het NOVB. Op grond van de evaluatie zullen we dan een knoop doorhakken of er een wettelijke leveringsplicht moet komen. De ACM ondersteunt deze aanpak. Parallel aan de evaluatie bereiden we ook de regelgeving voor. Dus als het nodig is, ligt die klaar en gaan we het doen.

De voortgang van de MaaS-pilots is dat we zeven nationaal opschaalbare pilots doen, startend vanuit de regio. Er is aandacht voor alle regio's en allerlei beleidsdoelen, dus duurzaamheid, bereikbaarheid, filebestrijding, toegankelijkheid en grensoverschrijdend vervoer. Er hebben zich 24 private MaaS-aanbieders gemeld. Regio's maken daaruit nu een selectie die past bij hun beleidsdoelen. Met name de pilots Groningen, Drenthe en Twente hebben zeer specifieke aandacht voor kleine kernen, en ook voor toegankelijkheid voor mindervaliden. Dat was, denk ik, waaraan de heer Schonis in het begin refereerde. Het is ook een punt dat over de breedte altijd aandacht heeft in de Kamer. De regio's verwachten in de tweede helft van dit jaar hun MaaS-aanbieders te selecteren en begin volgend jaar de pilots draaiend te hebben en dat we daar ook voortgang gaan zien. De heer Dijkstra vroeg specifiek aandacht voor grensoverschrijdende projecten en de ervaring die daarmee is opgedaan. Hij vroeg of die ervaring kan worden meegenomen. Uiteraard, want internationaal vervoer is voor de Minister en mij allebei een heel nadrukkelijk aandachtspunt. We zullen de specifieke problemen die er in het grensoverschrijdende dataverkeer en het betalingsverkeer zijn, daarin meenemen. Wij vinden allebei dat je niet moet denken dat de vervoerswens bij de grens ophoudt, maar dat je het belang van die verbinding in zijn geheel moet berekenen, bijvoorbeeld bij het prioriteren van projecten. Je wilt dan natuurlijk ook praktische bezwaren wegnemen. Dat is een punt dat de heer Dijkstra, denk ik terecht, aanraakt.

Voorzitter. Ik refereerde helemaal in het begin al even aan de dilemma's die we tegenkomen wanneer we zeggen dat we meer via het spoor willen. Dat betekent meer treinen en dus ook meer geluid en meer trillingen. Daar moeten we dus ook meer aandacht voor hebben. Voor trillingen is nu geen wettelijk kader. Ik hoop dat u heeft gezien dat ik, vanaf het begin van mijn periode op deze plek, heb gezegd dat dat kader er moet komen. Het is heel ingewikkeld, maar we laten allerlei studies uitvoeren om een wettelijk kader te kunnen onderbouwen. We zijn er dus mee aan de slag. Ik heb meerdere acties in gang gezet op het dossier trillingen: een Handreiking nieuwbouw & spoortrillingen voor gemeenten en initiatiefnemers bij het spoor, ter voorkoming van trillingen vooraf, een reken-

model dat het RIVM ontwikkelt om landelijk te kunnen rekenen met spoortrillingen ten behoeve van het doen van eenduidige voorspellingen, toetsingen van spoortrillingen en bepaalde effecten en maatregelen, en het opzetten van een proef met langzamer rijden. De Kamer wordt binnenkort door mij geïnformeerd over de voortgang van het onderzoek. Het korte antwoord op de gestelde vraag is misschien dat de voorbereiding van de beleidskaders gewoon veel uitzoekwerk vraagt. We snappen allemaal dat het belangrijk is om een eenduidig beleidskader te hebben. Dan weten mensen wanneer ze wel en wanneer ze niet op iets kunnen rekenen en hebben we onderbouwd wanneer iets effecten kan hebben.

De heer Van Raan had een aantal specifieke vragen op het punt van geluid. We gaan binnenkort met elkaar kijken naar de geluidswetgeving. Daarbij is misschien ruimte om op allerlei deelvragen in te gaan. De motie-Schonis is aangenomen en daarin is ons gevraagd om uit te werken wat het rapport van de Wereldgezondheidsorganisatie betekent. Daar wordt aan gewerkt. Wanneer die uitwerking klaar is, zullen we uiteraard naar de vertaling daarvan kijken.

Voor geluid is er wet- en regelgeving. Er moet voldaan worden aan de vastgestelde geluidsproductieplafonds. De geldende systematiek is dat dat een berekend jaargemiddelde van geluidsproductie is. Geluiden in de avond- en nachtperiode tellen daarin overigens zwaarder mee. Ik ken de vraag naar piekgeluid, maar dit is de huidige systematiek. ProRail rapporteert hierover jaarlijks in het nalevingsverslag. Dat verslag staat vandaag op de agenda. Dit is het pakket dat we hebben, maar op basis van het recente rapport van de WHO kijken we daar nog een keer kritisch naar.

De heer Schonis vroeg naar de kansen voor nieuwe snelfietsroutes. We hebben veel in gang gezet. Ik noemde de 350 miljoen al. We hebben de regels voor de leasefiets versimpeld, zodat werkgevers vanaf 1 januari 2020 een leasefiets kunnen aanbieden. Ook hierbij geldt dat de samenwerking met de werkgevers van groot belang is. Allerlei werkgevers geven aan dat ze veel meer mensen op de fiets willen krijgen. Dat draagt allemaal bij aan het aanpakken van files: iedereen die niet op de weg hoeft te zijn, maar op de fiets kan stappen, betekent meer doorstroming op de weg. De Minister noemde dit punt net ook al. We moeten de werkgeversaanpak volledig benutten, zodat de mensen voor wie dat een optie is de fiets pakken. Dat kan echt niet voor iedereen, maar het is voor sommige mensen zeker een optie. Laten we die optie volledig benutten. Dat scheelt weer in de drukte voor de mensen die geen keuze hebben. Daar werken we aan met alle partners van de Tour de Force en de VNG.

De voorzitter:

Een vraag op het vorige punt van de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank voor het antwoord van de Staatssecretaris. Goed dat dat kader ontwikkeld wordt. We snappen dat dat in voortgang is. Wat ik miste in het antwoord en wat ik specifiek benoemd wil hebben, is dat hinder in een model wordt gezet. En we hadden ook gevraagd in hoeverre de daadwerkelijke metingen worden meegenomen in het hele complex. We hebben namelijk bij de luchtvaart gemerkt dat modellen enorm tekortschieten en dat je daardoor in allerlei problemen terechtkomt. Wordt het model gevalideerd met echte metingen uit de praktijk? Hoe worden die meegenomen?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

De systematiek is er een van berekenen. Maar ik neem aan – ik zal het even checken voor de tweede termijn – dat ook deze berekeningssystematiek af en toe geijkt wordt aan de praktijk. Dat is wat anders dan dat je

op elke plek altijd meet. Maar ijking van modellen is altijd van belang. Overigens wordt er, naast de berekeningssystematiek, ook gewerkt aan het steeds stiller maken van het spoorvervoer. Die kant moeten we ook meenemen in dit geheel. Maar ik zal even kijken of we in de tweede termijn nog iets meer kunnen zeggen over de ijking van de geluidsberekeningen. Wanneer we met elkaar komen te spreken over de uitkomst van de motie-Schonis, kunnen we wellicht ook op dit punt terugkomen. Voorzitter. Mevrouw Kröger zei: als er geld over blijft, steek het dan in de fiets. «Als» zou ik dan met hoofdletters schrijven. Helaas zijn de Minister en ik nog niet tot de conclusie gekomen dat er geld overblijft. Mijn ambitie is natuurlijk om de fiets volledig te benutten. Ik denk dat mevrouw Kröger en ik die ambitie delen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Hoe flexibel. Ik reageer even heel kort. In een eerder AO hebben we het er al uitgebreid over gehad dat geld voor de fiets vaak relatief snel ingezet kan worden, veel sneller dan bij grote wegenprojecten of bij grote spoortrajecten. Als we nu zien dat er, bijvoorbeeld door de PAS, vertraging komt op bepaalde infraprojecten, is het dan mogelijk om met dat geld op korte termijn vast fietsdingen te doen? Daarmee worden bepaalde congestieproblematieken opgelost. Wellicht heb je die hele weg dan niet meer nodig tegen de tijd dat de PAS is opgelost.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Daarom zei ik «als» met hoofdletters. Als ik een euro twee keer kon uitgeven, dan was het wellicht een optie geweest. Maar dat kan niet. Een euro die gereserveerd is voor een bepaald project, moet daarvoor gereserveerd blijven, zelfs als dat project in de vertraging gaat. Anders zijn we extra geld aan het uitgeven. Dat is de hele problematiek met de onderuitputting en de onderbesteding, met name de onderuitputting. Geld is voor een bepaald project op een bankrekening gezet en als de rekeningen pas later betaald hoeven te worden, betekent dat niet dat op onze bankrekening geld is overgebleven. Dat geldt dus helaas ook voor de fiets. Maar ik deel met mevrouw Kröger dat de fiets vaak een klap op de relatief korte termijn is, zeker ook in een stedelijke omgeving. Bij het ontwerpen van nieuwe wijken kun je voor relatief weinig geld voor de fiets vrij veel doen. Neem het mee in het ontwerp van die wijken, voor een goede bereikbaarheid, met name in de steeds verdichtende steden. Het gesprek daarover hebben we zeker met de Minister van BZK en haar woondeals, en uiteraard met de steden zelf, want die gaan erover.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De fiets geeft inderdaad de mogelijkheid voor de korte klap. Als er nou vanwege de PAS nog een keer heel goed gekeken gaat worden naar allerlei infraproblemen, komt er dan geen plan B in het zicht, waarbij de fiets een veel prominentere rol kan spelen bij het oplossen van het infraprobleem? Is de Staatssecretaris bereid om samen met de Minister op die manier naar de mobiliteitskwesaties te kijken?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

We gaan eerst eens even rustig in kaart brengen wat de PAS betekent voor al die projecten. We hebben ooit een besluit genomen tot die projecten, omdat ze op een goede manier een bijdrage leverden aan onze doelstellingen in Nederland. Ik hoop dat zo veel mogelijk van die projecten gewoon doorgang kunnen vinden op de manier die we ooit besloten hadden. Maar daarnaast zijn de Minister en ik altijd geïnteresseerd in fietsprojecten die goed kunnen renderen. In de context van het Mobiliteitsfonds nemen we de fiets ook volwaardig mee als optie. Maar bij een als-dan op de PAS lijkt het me dat we wat te hard vooruitrijden.

De heer Van Aalst had een vraag over ERTMS. Ik heb de Kamer hier onlangs over geïnformeerd en volgende week spreken we hier uitgebreid over. ERTMS is een programma dat voor de goederencorridors veel zou kunnen opleveren, omdat je dan in heel Europa hetzelfde systeem hebt. Ik was in Kijfhoek. Daar heb ik een prachtig mooie, nieuwe locomotief gezien. Die locomotief moest wel zeven talen spreken om gebruik te kunnen maken van alle verschillende beveiligingssystemen in al die landen. ERTMS gaat ervoor zorgen dat dat soort hobbels in ieder geval minder worden. We weten dat er ook kosten gemaakt moeten worden. Daarover zijn we in goed gesprek met de goederenvervoerders, om hen hierin zo veel als mogelijk te ondersteunen. Want het is onze gezamenlijke ambitie om het voor hen mogelijk te maken.

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

Ik wil niet vooruitlopen op volgende week, maar toch een korte vraag. Hoe ziet de Staatssecretaris dit voor zich? De investering per locomotief voor de goederentreinen ligt straks toch tussen de tweeënhalve en de zesenhalf ton. Dat moeten ze zelf gaan bekostigen. Denkt u dat u de modal shift gaat stimuleren?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

We zijn natuurlijk steeds in gesprek met de goederenvervoerders, want we hebben een heel maatregelenpakket goederenvervoer met hen afgesproken. Daarin hebben we ook afgesproken dat wij het maximale zullen doen om hen te ondersteunen in de overgang naar ERTMS. We weten dat het voor de sector inderdaad gewoon moeilijk is. We hebben gezegd dat wij het maximale gaan doen, want we zien dat het voor de langere termijn noodzakelijk is. Er is ook een Europese afspraak om dit te doen. Ik noemde net het voorbeeld van de locomotief die nu zeven talen moet spreken. Het perspectief dat dat straks niet meer hoeft, lonkt. De vraag is hoe we de goederenvervoerders kunnen helpen bij de overgang. Dat is een gezamenlijke zoektocht. We weten dat het voor een deel nog een zoektocht is. Maar de intentie is er om gezamenlijk het goederenvervoer goed te positioneren.

De heer Schonis vroeg nog hoe het staat met de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Dat is een belangrijk onderwerp, dat op dit moment conform de afspraken uit het ontwerpklimaatakkoord wordt uitgewerkt. Bij het definitieve ontwerp van het klimaatakkoord zal ik daar pas meer over kunnen vertellen.

Zowel mevrouw Kröger als de PVV had een vraag over beheer, onderhoud en vervanging van het spoor. Het ging om het rapport van ProRail versus de staat van de infrastructuur. Of eigenlijk is het andersom: de staat van de infrastructuur versus de brief van ProRail, want die kwam daarna. Staan die op gespannen voet met elkaar? Nee, ze liggen in elkaars verlengde. We vinden het allemaal ontzettend belangrijk om het beheer, het onderhoud en de vervanging van het spoor goed op orde te hebben. Dat is belangrijk voor de veiligheid, maar het is ook de beste garantie om aan de reiziger te kunnen leveren wat die mag verwachten. Daarin investeren we fors geld. We zien dat dat in de toekomst een uitdaging is. Dat geldt voor wegen, voor vaarwegen en ook voor spoor. We moeten er dus met elkaar voor zorgen dat er in de toekomst voldoende middelen voor beheer, onderhoud en vervanging en voor de robuustheid van het stelsel gewaarborgd blijven. Dat heeft de Minister net ook aangegeven bij het Mobiliteitsfonds. Het goed op orde houden van wat je hebt heeft prioriteit. Het ligt dus in elkaars verlengde. Zeker als we straks meer treinen of moderner materieel willen laten rijden, betekent dat dat we goed moeten blijven investeren in beheer, onderhoud en vervanging. Er was ook nog een vraag van de PVV over flexibiliteit en over meer onderhoud in de nacht en in de vakanties. We kijken absoluut naar wat er gedaan kan worden om zo min mogelijk hinder te veroorzaken. We doen

dat. Ik begrijp de vraag van de PVV heel goed en we kijken daar absoluut naar. Het zo veel mogelijk beperken van hinder is een belangrijk onderdeel van het programma Toekomstbestendig werken aan het spoor. Voorzitter, dat waren mijn algemene vragen.

De voorzitter:

Oké. Dan komen we bij de specifieke vragen over de projecten in de regio's. Gaan we van noord naar zuid? In welke volgorde gaan we het doen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik wil graag beginnen met Noord-Nederland. Er is een specifieke vraag gesteld over de Paddepoelsterbrug. Rijkswaterstaat is, conform het MIRT, gestart met een verkenning voor een structurele oplossing, waarbij ook de gemeente en de provincie worden betrokken. Als tijdelijke maatregel wordt nu een hoge fiets-voetgangersbrug gerealiseerd. Daarnaast wordt nu onderzocht of een voet-fietspont – dat is een lastig uit te spreken woord – in de zomerperiode mogelijk is als tussenoplossing. De heer Dijkstra vroeg: kan de Minister ons informeren over de kostenoverschrijdingen? Het gaat dan over de zuidelijke ringweg Groningen. De provincie en de gemeente zijn, als medeopdrachtgevers van het project, ook niet blij met de langere duur van de werkzaamheden, net als ik uiteraard. Na overleg is een adviescommissie ingesteld onder leiding van een onafhankelijke voorzitter, professor Hertogh. U bent daarover geïnformeerd. De commissie-Hertogh heeft zeven aanbevelingen gedaan om de samenwerking te verbeteren en het onderlinge vertrouwen te herstellen. Die aanbevelingen hebben wij u eind maart aangeboden. Naar aanleiding van de aanbevelingen van de commissie-Hertogh is er ook een nieuwe planning opgesteld, waarin de openstelling in 2024 is voorzien. Er wordt in datzelfde overleg gekeken of er versnelingsmogelijkheden zijn. De financiële gevolgen moeten ook nog worden uitgewerkt. Zodra er meer duidelijkheid is, zal ik u daarover informeren. De heer Von Martels heeft gevraagd naar een mogelijk aquaduct ter vervanging van de Scharsterrijnbruggen. Dit project scoort helaas niet hoog genoeg op de problemenladder, als ik het oneerbiedig formuleer. Het einde van de technische levensduur van de brug is pas op zijn vroegst in 2050 voorzien. In 2024 en 2025 wordt in groot onderhoud voorzien, onder andere van het bedienings- en besturingssysteem en de slagboveninstallaties, waardoor die bruggen weer tot 2050 mee kunnen. Eigenlijk is de bottomline dat de kosten van de totale vervanging van die brug niet opwegen tegen de beperkte reductie in mobiliteitsproblematiek die ertegenover staat.

Dat waren mijn antwoorden over het noorden.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dan zal ik verdergaan. Ik had een vraag over het noorden van zowel CDA, VVD, SP als D66. Die vraag ging over de verbinding naar het noorden en over de Lelylijn. We weten allemaal dat er in het verleden onderzoek is gedaan naar een snelle verbinding met Noord-Nederland door de aanleg van een echt nieuwe verbinding. In 2007 is geconcludeerd dat die meerwaarde relatief beperkt was en is er een pakket van 2 miljard euro beschikbaar gesteld. Op de simpele vraag of ik nu even een paar miljard op tafel kan leggen, is het antwoord: nee, dat geld is er niet zomaar. Dat heb ik de vorige keer ook willen zeggen. Maar dat betekent natuurlijk niet dat het denken stilstaat. Dat vind ik belangrijk om vandaag te zeggen. De versnelling tussen de Randstad en Noord-Nederland is ook in het Toekomstbeeld OV aangewezen als een kansrijke ontwikkelrichting en daarmee serieus onderwerp van onderzoek.

Maar wanneer we het hebben over openbaar vervoer, hebben we het niet alleen over spoorbielzen. Dat zien we ook op andere plekken. Op dit

moment wordt bijvoorbeeld door ProRail en de NS een quickscan uitgevoerd naar de mogelijkheden met HOV in de verbinding tussen Breda en Utrecht. Ik zou me ook heel goed kunnen voorstellen dat we kijken of dit een interessante denkrichting is langs de Lelylijn. Het helpt ook gewoon de potentie zichtbaar te maken. Als de potentie zichtbaar is, heb je een basis om het gesprek met elkaar te voeren. Ik ga graag na de zomer met de regio in gesprek over de uitkomst van de quickscan langs deze lijnen. We kunnen dan eens bekijken of het een ontwikkelrichting is waarmee we met elkaar de ov-verbindingen kunnen versterken, zonder dat we meteen aanhikken tegen de vraag of we daar een paar miljard voor vrij kunnen maken en op welke termijn. Zo kunnen we wellicht snel met elkaar de potentie van zo'n verbinding beter in beeld krijgen. Dat is altijd weer een eerste, belangrijke stap.

Voorzitter, dat was wat ik aan vragen over Noord-Nederland had.

De heer **Laçin** (SP):

Ik had nog een vraag gesteld aan de Staatssecretaris over mijn aangenomen motie over het robuuster maken van Zwolle. O, dat komt later, hoor ik. Oké!

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan ga ik aan de vragen beginnen over Noordwest-Nederland. De eerste vraag die ik hier voor me heb gaat over het project Zuidasdok. Dat is, zoals u weet, een gezamenlijk project van Rijk en regio. In de bestuurs-overeenkomsten zijn ook afspraken gemaakt over de financiering. Daar had vooral de heer Dijkstra naar gevraagd. Daarnaast is vastgelegd dat versoberingen moeten worden onderzocht als er een tekort dreigt. Nou, dat is precies wat is gebeurd. Er is opdracht gegeven tot het onderzoek naar versoberingen. Rond de zomer wordt daar meer duidelijkheid over verwacht. Dan kunnen we u waarschijnlijk na de zomer verder informeren. Mevrouw Kröger heeft gevraagd naar de brug over het IJ. Het gaat dan om een vaste fietsverbinding die daar wordt gemist. Daar hebben we met name over gesproken naar aanleiding van de brief waarin ik u geïnformeerd heb over de brugverhogingen. Het ligt niet voor de hand. De vaarweg naar het IJsselmeer en naar Noordoost-Nederland is van groot belang. En het gaat hier niet alleen om economische baten, maar ook om nautische veiligheid. U hebt gezegd dat er een commissie voor is ingesteld. Dat klopt, want we willen een goede, integrale afweging maken en we willen dat onafhankelijk laten doen, zodat het niet door Amsterdam óf ons wordt getrokken. We zijn daar druk mee bezig. We hopen u op korte termijn uitsluitsel te kunnen geven over hoe die commissie aan de slag gaat. Ik hoop dat we dat voor het zomerreces aan u kunnen laten weten.

De heer Von Martels heeft gevraagd: hoe kijkt de Minister naar een goede verbinding van de A8 en de A9 als oplossing voor het verkeer dat op de N8 vaststaat in de spits? De provincie Noord-Holland heeft het project A8-A9 ingebracht bij het MRA-programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Het maakt daarmee dus onderdeel uit van de regionale bijdrage aan dat programma. Dit is in aanvulling op de 200 miljoen die wij bijdragen vanuit het wegendeel van het Infrastructuurfonds. Het Rijk draagt niet automatisch bij aan dit project. Dit najaar zal worden doorgerekend wat het effect van een maatregel als A8-A9 is op de bereikbaarheid in het hele MRA-kader. U moet dus nog even geduld hebben tot het najaar.

Hoe kijkt de Minister aan tegen de A9 als tweede ring rond Amsterdam, vraagt de heer Schonis. De Staatssecretaris en ik willen natuurlijk zowel het weg- als het spoorverkeer op de draaischijven rond Amsterdam in beweging houden. We werken daarom, onder andere met de projecten Schiphol-Amsterdam-Almere en de MIRT-verkenning Rottepolderplein, nu al aan de doorstroming op de A9 en in zijn totaliteit aan de robuustheid

van het wegennet rond Amsterdam. Binnen het bereikbaarheidsprogramma laten we samen met de regio onderzoek uitvoeren naar het functioneren van het totale netwerk rond Amsterdam. Uw vraag over de A9 als tweede ring wil ik graag in dat kader bekijken. Dit najaar willen we samen met de regio de eerste afspraken hierover vastleggen in het Ontwikkelpad MRA tot 2040. Dus ook daar komen we in het najaar verder op terug.

Dan nog de heer Von Martels: hoe kijkt de Minister aan tegen een eventuele verbreding van de N9 Alkmaar-Den Helder? Ik neem aan dat u daarbij doelt op de recent opgeleverde quickscan die in opdracht van de provincie Noord-Holland is gedaan, naar de mogelijkheden om de bereikbaarheid van Den Helder te verbeteren naar een niveau van wegen bestaande uit 2x2 rijstroken. In de quickscan is gekeken naar mogelijke alternatieven, waarvoor onder andere een aanpassing, een ombouw of een verlegging van de N9 nodig zou kunnen zijn. Ook hier geldt wat ik bij de brug in het noorden aangaf: het scoort niet hoog genoeg op de problemenladder. Het is geen prioritair knelpunt. Om die reden is er vanuit het Rijk op dit moment geen investering te rechtvaardigen. Dat waren mijn vragen over Noordwest-Nederland, voorzitter.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Voorzitter. Er waren een paar vragen over het mooie evenement in Zandvoort. We hopen natuurlijk dat zo veel mogelijk mensen met de trein en de fiets naar dat mooie evenement komen. Er vindt op dit moment overleg plaats tussen de betrokken partijen over hoe Zandvoort bereikbaar kan blijven tijdens de formule 1-races. Daarbij komt ook de bekostiging ter sprake, want logischerwijs is dit in eerste instantie natuurlijk aan de organisatie. Als Rijk willen we natuurlijk ook dat het evenement een succes wordt en daarom wordt bekeken hoe we kunnen helpen. Als eerste komt er een analyse van de investeringen die nodig zijn. Welke investeringen zijn no-regret, omdat ze eigenlijk een knelpunt oplossen dat er al was? En welke investeringen zijn toch echt gekoppeld aan het evenement? De besluitvorming is nog niet rond. Er heeft al wel iets over in de pers gestaan, maar zover is het nog niet. We zijn erover met elkaar in gesprek. Maar het is natuurlijk van belang dat de organisatoren, de gemeente en de provincie – die laatste noem ik bewust ook – nadrukkelijk met hun plannen komen. We hopen deze zomer de besluitvorming te kunnen afronden om voldoende tijd te hebben om de maatregelen uit te voeren.

Er was een vraag van de heer Laçin, mevrouw Kröger en de heer Drost over het gesprek met Utrecht. In het gebiedsprogramma U Ned kijk ik samen met de regio Utrecht integraal – we kijken dus naar wonen én werken én bereikbaarheid – naar waar het slim is om te verstedelijken in combinatie met investeringen in het openbaar vervoer. We proberen heel nadrukkelijk die zaken op elkaar af te stemmen. Daarnaast staat er in het regeerakkoord een referte aan het ontlasten van Utrecht Centraal en een betere bereikbaarheid van Utrecht Science Park. We hebben maatregelen in de preverkenning opgesteld. Mevrouw Kröger noemde al een aantal van die maatregelen. Die worden nu gezamenlijk uitgewerkt, om in het BO MIRT van dit najaar te kunnen besluiten over het vervolg. Al die onderwerpen worden nu uitgewerkt voor besluitvorming tijdens het BO MIRT in het najaar.

Mevrouw Kröger vroeg ook naar investeringen in het stedelijk ov. Zij vroeg in het bijzonder naar het doortrekken van de metro. Eén van de opties is het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol. Dat is een van de punten waarover gesproken wordt in het MIRT-onderzoek Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol. Ik begrijp dat in het coalitieakkoord van Noord-Holland, vers van de pers, staat dat ook Zaanstad en Purmerend zouden moeten worden aangesloten. In het verleden is dat als

niet-kansrijk beoordeeld, maar nu staat het in het coalitieakkoord, dus we zullen zien waar de provincie mee komt. Uiteraard wachten we dat af. Voorzitter, dat waren mijn vragen.

De voorzitter:

Dan gaan we naar de volgende regio.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We gaan naar Oost-Nederland, naar Zwolle zo meteen.

De eerste vraag is van onder anderen de heren Von Martels en Dijkstra over Hoevelaken. We moeten alles op alles zetten om de Kamer zo snel mogelijk daarover te informeren. Nou, voor beide partijen heeft een goede afronding van het tracébesluit nu de hoogste prioriteit, zowel voor Rijkswaterstaat als voor de aannemer. Door het tracébesluit nu af te ronden, wordt daarin verdere vertraging voorkomen. We verwachten dat het tracébesluit in het voorjaar van 2020 kan worden vastgesteld. Daarna kan ook de aanbesteding starten. Ik zal u uiteraard informeren over de planning. We hebben deze afspraak kunnen maken om in ieder geval het tracébesluit onverkort door te zetten, zodat we niet met lege handen achterblijven. We proberen vertraging zo veel mogelijk te voorkomen. Zijn er kansen door het te combineren met het project A1-A30, hebben meerdere leden gevraagd. Bij de start van de verkenning A1-A30 is al gekeken of er mogelijkheden waren om de projecten te integreren. Dat bleek niet voordelig. Daarom is die keus dus niet gemaakt. Dat neemt niet weg dat in de verkenning A1-A30 maximaal aansluiting wordt gezocht bij het project Hoevelaken. Zeker ook als het gaat over minder hinder in de toekomst, zullen we ervoor moeten zorgen dat ze goed op elkaar aansluiten.

De heer Von Martels heeft nog gevraagd naar de stand van zaken op de A1-A35 Azelo-Buren. Momenteel loopt er nog een verkort MIRT-onderzoek voor dit traject. Als het goed is, is dat onderzoek nog voor de zomer gereed. We verwachten tijdens het BO MIRT van dit najaar afspraken met de regio te kunnen maken over vervolgstappen.

Er is ook gevraagd naar de corridor A50 richting Nijmegen-Ewijk-Paalgraven. Deelt de Minister de zorgen over die problematiek, ook gezien het grote belang van deze ader voor noord-zuid, vooral voor het vrachtverkeer? Ik ken die zorgen en ik ken ook de stijging op de problemenlijst. Die zorgen neem ik zeer serieus. Daarom hebben we tijdens het BO MIRT van afgelopen november met de provincies Gelderland en Noord-Brabant besloten tot een MIRT-onderzoek naar de omvang en oorzaken van die problematiek, met waar mogelijk een doorkijkje naar de oplossingsrichtingen. Het onderzoek wordt getrokken door de provincie Gelderland. Vandaar ook dat we het in het blokje oost aan de orde hebben, terwijl het natuurlijk breder is. De provincie Gelderland zal het onderzoek naar verwachting dit najaar afronden. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek zullen we met de regio gezamenlijk eventuele verdere vervolgstappen bespreken.

Over de N35 heeft de heer Von Martels ook vragen gesteld. Ook de PVV komt hier uiteraard iedere keer op terug. Wanneer waardeert u nou het resterende deel op naar een 2x2-autoweg, zoals opgenomen in de Marsroute van de provincie Overijssel? Mariënheem is onderdeel van de Marsroute, vermeld ik nog maar even. Tussen Zwolle en Almelo is de afgelopen jaren ruim 650 miljoen geïnvesteerd door Rijk en regio samen. Voor het traject richting Nijverdal worden specifieke veiligheidsmaatregelen getroffen ter verbetering. Naar aanleiding van de afspraken in het BO MIRT en de twee moties die afgelopen najaar in de Kamer zijn aangenomen heb ik de afgelopen maanden gezamenlijk met de provincie Overijssel de uitgangspunten voor het ontwerp en de financiële consequenties voor de uitvoering van die Marsroute op een rijtje gezet. In het toetsingsrapport wordt geconcludeerd dat er aandachtspunten blijven op

het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming. Daarnaast wordt er geconcludeerd dat de Actualisatie Marsroute nog punten bevat die nader onderzoek behoeven, omdat de aangedragen oplossingen niet allemaal doelmatig lijken en ook de kosten nog beter in beeld moeten worden gebracht. Vandaar dat we op dit moment gesprekken aan het voeren zijn. In het najaar zal ik uw Kamer daar nader over informeren.

U had hoopvolle geluiden vanuit de diverse provincies dat ze misschien nog zouden willen investeren in diverse projecten. Mijn verjaardag duurt nog tot twaalf uur, dus ik houd me aanbevolen bij alle regio's. Als ze nog nadere financiële bijdrages voor diverse projecten willen melden, dan kan dat, en in de komende tijd ook nog.

Hoe kijkt u aan tegen het verbreden van de N-wegen tussen Drenthe en Twente? Dat was nog een vraag van de heer Von Martels. We hebben, zoals met u afgesproken, drie belangrijke criteria: is het een prioriteit uit het regeerakkoord, gaat het om een potentiële opgave uit de NMCA en is de regio bereid tot cofinanciering? We kijken dan niet alleen naar de infrastructurele oplossingen, maar ook breder. Wat kan er slimmer gebeuren? Hierbij kom ik dan ook weer tot de conclusie dat het niet boven aan het prioriteitenlijstje staat. We hebben recent wel veiligheidsmaatregelen getroffen op de N36 vanaf Almelo richting Hoogeveen door het verlengen van diverse in- en uitvoegstroken en door op stukjes van de weg ribbelmarkering aan te brengen. Ook is er bermverharding aangebracht en zijn er middengeleiders aangebracht. Er gebeurt dus wel van alles, maar om het echt grootschaliger aan te pakken, daarvoor scoort het qua problemen niet hoog genoeg.

Dat waren mijn vragen over Oost-Nederland, voorzitter.

De voorzitter:

Dan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dan komen we aan in Zwolle, speciaal voor de heer Laçin. Dit punt is terecht al vaker in de Kamer aan de orde geweest. Zwolle is een belangrijk knooppunt in het spoorvervoer. Voor station Zwolle en de bereikbaarheid van Noord-Nederland wordt onder andere het project Zwolle-Herfte uitgevoerd. We begrijpen allemaal de wens om de robuustheid van de verbinding naar het noorden te verbeteren. Dat project zorgt voor minder kruisend verkeer. Door de ontvlechting wordt ook de kwetsbaarheid kleiner. Er is ook meer ruimte om projecten op te stellen en dat biedt meer flexibiliteit. Dit levert dus een bijdrage aan het robuuster maken – «robuust» is het woord dat we hiervoor eerder hebben gebruikt – van Zwolle. Ook zijn er maatregelen genomen om het regionale spoor te verbeteren, zoals de aanleg van een extra perronspoor in Zwolle.

Daarnaast is er recent, samen met de provincie Overijssel, geïnvesteerd in elektrificatie en snelheidsverhoging op de lijnen Zwolle-Kampen en Zwolle-Enschede. Maar goed, dat gaat minder over robuustheid en meer over de vraag wat er rondom Zwolle nog meer geïnvesteerd wordt in het openbaar vervoer. Als laatste wil ik de HOV-verbinding richting het noorden noemen, die we net ook al bespraken. Die gaat natuurlijk ook helpen om de robuustheid van de gehele verbinding te versterken. Dat is ook de reden dat ik het in het totaalplaatje een interessante optie vind om uit te werken.

Voorzitter. De heer Von Martels en volgens mij ook de heer Stoffer hadden nog een vraag over de intercitystop Barneveld Noord. Daar is eerder een motie-Amhaouch over aangenomen. Met de Regio FoodValley, de gemeente Barneveld en de provincie Gelderland ben ik in gesprek over een mogelijke tijdelijke intercitystop Barneveld Noord. We hebben het eerder gehad over het leggen van een puzzel: een extra stop betekent hier winst voor reizigers uit Barneveld, maar verlies voor doorgaande reizigers

tussen Oost-Nederland en Amersfoort. Dat maakt het tot een lastige afweging, zeg ik in alle eerlijkheid. Die afweging moeten we samen maken. Daarom denk ik dat het voor u allemaal belangrijk is om de opbrengst, dus de baten, maar ook de kosten hiervan in beeld te hebben. Als de nieuwe gedeputeerde staten van Gelderland en Overijssel zijn aangetreden, wil ik de voor- en nadelen van die beide opties met hen bespreken. Ik zal daarna de Tweede Kamer hierover informeren. Dan kunnen we met elkaar bekijken of we het puzzelstukje linksom of rechtsom leggen. Uiteindelijk moeten we die keuze met elkaar maken, in het belang van de reiziger.

Voorzitter, dat waren de vragen die ik had over het landsdeel oost.

De voorzitter:

Ik geef het woord weer aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik, voorzitter, bij zuidwest. Even kijken, zeg ik het nou goed? Ja, bij Zuidwest-Nederland. Ik heb de goede map.

Er is door de heer Dijkstra gevraagd naar de A2 Eindhoven-Weert. De bereikbaarheid op de A2 van Eindhoven naar Limburg wordt aangepakt. Het traject A2 Weert-Eindhoven is een deelprogramma binnen het programma SmartwayZ. Vorig jaar is in de programmaraad SmartwayZ afgesproken een pakket kleinschalige maatregelen te nemen om de filedruk op dit traject te verminderen. Dat pakket is nu in uitvoering. Daarnaast is afgesproken om te blijven monitoren of het wenselijk is een extra pakket maatregelen op dit traject te nemen. Er wordt een plan van aanpak opgesteld voor een haalbaarheidsonderzoek naar de integrale ontwikkeling van die mobiliteitscorridor. Men gaat dan dus uit van het integrale pakket: openbaar vervoer, fiets, een slim onderliggend wegenwet; het totaalplaatje.

De heer Van Aalst vroeg: kan de Minister toezeggen dat de problemen bij het Julianakanaal in het zuiden nu zijn opgelost? Het gaat dus over de vaarweg richting Maastricht. Gaat de openstelling in 2023 daadwerkelijk gebeuren? De aanbesteding van het resterende werk van dit project is inmiddels gestart. De publicatie was op 16 mei en op 27 mei was de inlichtingenbijeenkomst. De mijlpaal blijft de openstelling in 2023.

De heer Stoffer heeft nog gevraagd naar de A15. Er loopt een MIRT-traject tussen Papendrecht en Gorinchem. Er lopen op dit moment meerdere projecten, waarbij ook kortetermijnmaatregelen worden genomen die leiden tot een verbetering in de doorstroming op de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem. De realisatie van het project Papendrecht-Sliedrecht wordt voorzien in 2020–2021. Conform de afspraak uit het overleg MIRT in 2018 wordt er gewerkt aan het kortetermijnmaatregelenpakket voor de periode 2019–2022. Daar zitten onder andere maatregelen in als de optimalisatie van het verkeersmanagement en de werkgeversaankpak. Binnen de eerste tranche in de kortetermijnfileaanpak is op dit moment bijvoorbeeld ook een extra berger ingezet en wordt de afrit richting de N2 verbeterd. Eerder dit jaar bent u geïnformeerd over de invulling van de tweede tranche kortetermijnfileaanpak. Daar zijn in dit traject verder geen extra maatregelen voorzien.

Wat is het vervolgproces voor de A67? Komt de Minister voor de zomer met de toegezegde ongevallencijfers? In de programmaraad SmartwayZ heeft er besluitvorming plaatsgevonden over de aanpak van de A67 Leenderheide-Zaarderheiken. In februari is de ontwerpstructuurvisie vastgesteld. Die hebt u als Kamer ook ontvangen. De aanpak bestaat uit een toekomstvaste verbreding van Leenderheide tot Geldrop en kleinschalige maatregelen gekoppeld aan de infra- en smartmobilitymaatregelen. De verbredingsmaatregelen zullen worden uitgewerkt binnen de tracéwetprocedure. U zult dan ook daarna de definitieve structuurvisie ontvangen. De verwachting is dat de voorlopige ongevallencijfers 2018

beschikbaar komen in juni of juli. Die kunnen dan echter nog wijzigen door de kwaliteitsverbeteringen die in het najaar altijd op die data worden uitgevoerd. Vanwege de vergelijkbaarheid communiceren we altijd alleen over de vastgestelde cijfers. Zodra de definitieve cijfers beschikbaar zijn in december of begin 2020 – dat moeten we even afwachten – zullen we de Kamer nader informeren, ook over de ongevalsituatie op de A67. Wat is de toekomstbestendige en robuuste oplossing voor Zaarderheiken? In het kader van de verkenning is een mogelijke uitbreiding van de boog van de A67 naar de A73 in zuidelijke richting onderzocht. Uit herhaald verkeersonderzoek bleek dat hierdoor een nieuw knelpunt zou ontstaan op de drukkere hoofdrijbaan van de A73. In de lopende planstudie naar het knooppunt Zaarderheiken-A73 wordt een oplossing in beeld gebracht voor die verbinding. Maar ik noem even dat ook hier de PAS-problematiek waarschijnlijk een rol zal spelen. Daar zullen we serieus naar moeten kijken.

Dat waren de vragen over dit landsdeel, voorzitter.

De voorzitter:

Dan geef ik het woord weer aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Voorzitter. Ik heb nog een vraag gekregen over de spoorverbinding Terneuzen-Gent. Of is er nog een interruptie? Dan is het misschien makkelijker om die eerst te doen.

De voorzitter:

Ik kijk even. Ja, er zijn wat vragen of punten. De heer Drost, u heeft iets gemist?

De heer Drost (ChristenUnie):

Ja, de heer Stoffer en ik hadden een vraag over Rotterdam gesteld.

De voorzitter:

Ik denk dat die nog komt. Komt die nog?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, het was eigenlijk allemaal zuid wat ik net behandelde. Zuidwest komt nog.

De heer Drost (ChristenUnie):

O, het was zuidwest.

De voorzitter:

Leer ze uit je hoofd. En de volgende keer beginnen we met een test.

De heer Drost (ChristenUnie):

Ik dacht dat de Minister zuidwest zei, namelijk. Maar goed, we horen het wel.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb het misschien verkeerd gezegd, maar het was zuid.

De heer Drost (ChristenUnie):

Oké, het komt nog.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Voorzitter. Dan ga ik ook naar mapje zuid. Het was even een switch. De heer Von Martels en de heer Drost vroegen nog naar de kansen van innovatief HOV Breda-Utrecht. Net hebben we al over de Lelylijn gesproken en ook hier geldt dat we er met elkaar over spreken. Want er

zijn internationaal inmiddels goede voorbeelden van busconcepten die echt uitstraling en comfort hebben, zodat het voor de reiziger een aantrekkelijke optie is. Dat is belangrijk om te onderstrepen. Op dit moment wordt het plan van aanpak verder uitgewerkt, waarbij het voortouw in eerste instantie bij de regio ligt. De planning is om dit bij het BO MIRT in het najaar concreet te bespreken.

Er was een vraag van de heer Von Martels over hoe het staat met de bereikbaarheid en de spoorse maatregelen in Venlo. Conform de afspraken in het BO MIRT over de goederencorridors wordt een integrale aanpak voor Venlo uitgewerkt. Specifiek voor het spoor is ProRail in het kader van de PAS het emplacement aan het uitwerken, zodat dit geschikt wordt voor 740-metertreinen. Voor de quickwins wordt in het kader van het maatregelenpakket een derde spoor uitgewerkt. Hierbij wordt de totale spoorse bereikbaarheid van Venlo als internationaal vervoersknooppunt betrokken. Op basis van het plan van aanpak zien we verder. In Trade Port Noord wordt overigens ook een nieuwe railterminal gerealiseerd met een rijksbijdrage en de Maaslijn wordt geëlektrificeerd. We hebben natuurlijk ook net een brief gestuurd over de Maaslijn.

Voorzitter, ik hoop dat ik daarmee de vragen over de spoorse maatregelen Venlo heb kunnen beantwoorden.

De voorzitter:

Dan geef ik het woord weer aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter. Dan kom ik nu wel bij zuidwest. Alhoewel, het is niet altijd scherp af te bakenen bij welke regio iets hoort. De wegen lopen nou eenmaal door meerdere regio's heen.

De volgende vraag hoort wel duidelijk in dit blokje. Hij gaat over de Vlaketunnel in Zeeland. Er werd een vraag gesteld over de lage doorstroming in de Vlaketunnel. Er is geen structureel probleem met betrekking tot de doorstroming, maar de afrit Kruiningen – dat is afrit 33, voor de liefhebbers – vlak bij de tunnel kent aan de zuidzijde wel een probleem met doorstroming in de richting van het onderliggend wegennet. Het gaat dan om de aansluiting met de N289. Rijkswaterstaat en de provincie zijn daar op dit moment samen naar aan het kijken om er een oplossing voor te vinden. Die hebben we nog niet, maar zodra die er is, kom ik daar graag bij u op terug.

De heer Stoffer heeft ook gevraagd naar de maatregelen en werkzaamheden die breed in dit deel van Nederland gaan plaatsvinden in de buurt van Barendrecht en Dordrecht. Daar vroeg hij specifiek naar. Welke maatregelen kunnen worden genomen om de verkeershinder te beperken? Binnen het onderhouds- en vervangingsproject werkt Rijkswaterstaat daar met de regionale beheerders samen om tot een minderhinderaanpak te komen. Dat gaat bijvoorbeeld ook over het stimuleren van fiets- en ov-gebruik waar dat een bijdrage kan leveren. Er zijn natuurlijk ook afspraken met de werkgevers. Ook op de door u genoemde corridor worden die hinderbeperkende maatregelen genomen, bijvoorbeeld in het kader van de renovatie van de N3. Er wordt dus met alle partijen samengewerkt om te bekijken hoe ze de werkzaamheden zo veel mogelijk op elkaar af kunnen stemmen.

Dan kom ik bij een vraag die door de meesten van u is gesteld. Hij heeft betrekking op de oeververbinding in het Zuid-Hollandse, in Rotterdam. Er is op verschillende manieren gevraagd of de Minister nu een knoop gaat doorhakken. Nee, de Minister gaat geen knoop doorhakken, want er is met de regio afgesproken dat de regio één voorkeur aan mij zal gaan presenteren. Ik heb nog niet van de regio vernomen wat die ene voorkeur zal zijn. Ik wacht het dus af. Het is een gezamenlijk opdrachtgeverschap van de gemeente Rotterdam, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de provincie Zuid-Holland en het Rijk. Maar de trekker is de gemeente

Rotterdam. Het is dus aan hen om het participatietraject enzovoorts allemaal te organiseren. Ik wacht gewoon af wanneer daar een voorkeur uit gaat komen. Ik heb begrepen dat er diverse bijeenkomsten zijn geweest, maar ik heb nog geen voorkeursbeslissing voorgedragen gekregen. Dat wachten we dus af.

De voorzitter:

Ik heb er zelf een vraag over. Er moest een eenduidig advies komen. U noemde net de partners die erin zitten. Ik hecht eraan dat de provincie Zuid-Holland er serieus in meepraat, want die zal ook een bepaalde voorkeur hebben. Hebben zij hetzelfde gewicht daarin, of zit daar een verschil in? Volgens mij gaat de provincie ook meebetalen. We moeten dus ook bekijken wat de belangen zijn van de provincie in het geheel, aangezien het geen stadsbrug is, maar een brug bij een belangrijke oever in Nederland.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Eens dat het een hele belangrijke verbinding is. Momenteel is ook de verkeersstudie A16 Van Brienenoordcorridor gaande. In deze studie onderzoekt Rijkswaterstaat welke mogelijkheden er zijn om het NMCA-knelpunt op te pakken. We hebben besloten om dit onderzoek te laten verrichten, omdat uit de preverkenningfase is gebleken dat een nieuwe oeververbinding dit NMCA-knelpunt weliswaar vermindert, maar niet oplost. De resultaten van die studie verwacht ik deze zomer. Daarna zullen we bekijken welke mogelijkheden er zijn en of het wenselijk is die toe te voegen aan de verkenning. U hebt gelijk, het is een brede afweging. Er wordt gekeken naar ov-knelpunten in het Rotterdamse, maar er wordt ook breder gekeken. Zoals u aangeeft zijn ook de provincie en de metropoolregio aan zet. Het is aan de regio, aan die drie partijen, om er samen uit te komen. Zo hebben we het afgesproken. Als zij samen een keuze hebben gemaakt, dan komen ze daarmee gezamenlijk naar ons, naar de MIRT-tafel, en dat wacht ik dus af.

De heer Schonis (D66):

Ik had nog een vraag gespaard. Laat ik die nu maar stellen. Ik heb gisteren gesproken met de mensen die de petitie over dit project hebben aangeboden. Het beeld dat zij heel nadrukkelijk neerlegden, was dat het ministerie aan zet is en niet de regio zelf, en dat het ministerie daarom meer participatiemogelijkheden moet bieden. Ik begrijp nu dat het aan de regio is en dat het andersom ligt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Jazeker. De afspraken zijn heel helder. De regio zou met één voorkeursvariant naar ons toekomen. Zolang ze daar nog niet uit zijn, wachten wij gewoon rustig af. Zo hebben we het samen afgesproken.

De heer Laçin (SP):

De Minister zegt dat de regio aan zet is. Prima. De mensen die gisteren een petitie hebben overhandigd doen dat aan ons. De rijksoverheid zit ook aan tafel, in welke rol dan ook. Ik wil heel graag van de Minister de toezegging dat zij, of de mensen die daar aan tafel zitten vanuit de rijksoverheid, in die werkgroep communiceert naar die drie andere partijen dat de bewoners zich gehoord willen voelen en dat de beslissing weloverwogen genomen moet worden, met alle opties die op tafel liggen en waarbij niet geredeneerd wordt naar één oplossing. Ik hoorde dat er in juli al een beslissing gaat vallen; ik hoor de Minister hier iets anders zeggen. Ik hoop dat de Minister ons dat kan toezeggen en dat dat doorgegeven wordt aan die werkgroep en dat de rijksoverheid erop toeziet dat daar iets mee gedaan wordt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb zomaar het vermoeden dat zowel vanuit de gemeente als de provincie, als de metropoolregio dit debat gevolgd wordt. Ik kan me niet anders voorstellen dan dat zij er alle drie belang bij hebben dat er draagvlak is voor de keus die zij alle drie moeten maken. Want ze stoppen er allemaal geld in, meer dan wij als Rijk. Zij zijn in de lead in dit proces. Uiteraard: overal waar wij aan tafel zitten, dringen wij aan op goede participatie omdat we dat heel belangrijk vinden. Ze zullen straks met een goed doorwrocht verhaal bij ons moeten komen, wanneer ze er dan ook een besluit over nemen. Maar het is echt aan de regio om die keus te maken.

De heer Laçin (SP):

Goed om te horen dat de Minister toeziet op goede participatie, want dat is precies het punt dat gisteren door de bewoners is gemaakt. Die vinden dat de Code Maatschappelijke Participatie echt geschonden wordt. Ik doe via de voorzitter en de Minister een oproep richting de drie andere overheden die aan tafel zitten dat dit een groot punt is en dat daar goed op gelet moet worden, zodat deze bewoners gerustgesteld kunnen worden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan het pleidooi van de heer Laçin voor goede participatie alleen maar onderstrepen. Het is aan de politieke partijen in die verschillende gremia om hun taak serieus te nemen en daarop toe te zien. Dan was ik door dit blokje heen, voorzitter.

De voorzitter:

De centjes van de auto.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De centjes van de auto. Het is inderdaad 200 miljoen. Ik begrijp wat de heer Dijkstra bedoelt. U meldde dat het 200 miljoen weggeld was. Dat is nog geld vanuit de periode voordat wij een Mobiliteitsfonds hadden. Maar de afweging is natuurlijk breder en wij leveren maar een deel van de oplossing voor dit hele project. Een groot deel van het bedrag wordt door de andere partijen opgebracht en het is aan hen uit welke financiële middelen ze welke onderdelen betalen. Maar het mag helder zijn dat voor ons het belang zit in het ontlasten van de Van Brienoordbrug en het hoofdwegennet, en dat de regio zelf aan de lat staat voor de regionale belangen.

De voorzitter:

De Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik had nog een vraag van de heer Von Martels over de spoorverbinding Terneuzen-Gent staan. Op dit moment wordt met Europese CEF-middelen een onderzoek uitgevoerd naar de spoorse bereikbaarheid van de kanaalzone Gent-Terneuzen. Daarin zal nut en noodzaak van eventuele infrastructurele maatregelen worden aangetoond. Zoals we in het najaar hebben toegezegd wordt daarover op 26 juni een rondetafelgesprek gehouden. North Sea Port is initiatiefnemer van deze rondetafel. Regionale en federale overheden van zowel België als Nederland nemen hieraan deel. De gezamenlijke grensoverschrijdende opgave staat hier echt centraal. Het doel is om bestuurlijk commitment te krijgen over de inhoud, waaronder een gedeeld beeld van eventuele knelpunten, met als doel het inzetten van het vervolgproces richting het BO MIRT dit najaar.

De voorzitter:

Dan zijn er nog een paar losse punten, krijg ik ingefluisterd. Dus let u op.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik had nog een paar vragen gekregen die ik niet direct in een mapje wist in te delen. De heer Von Martels en een aantal anderen hebben opmerkingen gemaakt over Next Level Infra Systems en hoe we daartegen aankijken. Ik heb dat voorstel ook ontvangen en ben het nader aan het bestuderen. We moeten bekijken of het mogelijkheden biedt voor het traject over de A27 – de heer Dijkstra of de heer Schonis noemde dat – en of het een interessante variant is die meegenomen kan worden in het onderzoek. Als uw Kamer daar prijs op stelt, kunnen we daarnaar kijken.

De voorzitter:

De heer Von Martels heeft op dit punt nog een vraag.

De heer Von Martels (CDA):

Als de Next Level Infra Systems kansrijk zijn, wordt dan bij die overwegingen ook de Mobiliteitsalliantie betrokken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is meteen een hele stap verder. Het levert natuurlijk extra werk op, dus ik wil iets breder dan van de drie partijen – of twee, ik weet het niet precies – horen of u het interessant vindt dat we dit voorstel verder onderzoeken. Ik ben ertoe bereid, maar ik hoor graag van uw Kamer of u dit wilt.

Dan de McKinsey-aanbevelingen. De heer Stoffer vraagt of we die breder en niet als experiment willen gaan doen, zodat het verdere doorwerking heeft. We beginnen met een aantal projecten om te kijken wat de leerervaringen zijn. Aan de hand daarvan gaan we met de nieuwe contracten kijken of het voldoende oplevert. We willen echter niet over één nacht ijs gaan en het hele roer omgooien. Het moet succesvol lijken te zijn voordat we het hele brede aanbestedingsbeleid gaan omgooien. Je moet de stap maken naar een goede balans voor de risico's. Je wilt idealiter dat de risico's liggen bij de partner die ze het beste kan beheersen. Wellicht spreken we daar in een volgend debat wat langer over. Waar ligt de goede balans? Daar moeten we echt verder mee aan de slag.

Dan nog de slotvraag over de bergingsbedrijven, ook van de heer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Ik heb één interruptie over het vorige onderdeel. Ik heb de specifieke vraag gesteld of in het rapport van McKinsey adviezen staan die de Minister niet overneemt. Misschien stel ik die vraag te vroeg en moet ik hem later terug laten komen. Dat kan ik mij voorstellen, maar ik ben benieuwd of er op voorhand al wat over te zeggen is.

De voorzitter:

De brief was van gisteren. We gaan hem nog agenderen in de procedurevergadering. Hij komt nog een keer terug.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan er nu in ieder geval van zeggen dat ik Rijkswaterstaat heb gevraagd om met een concreter plan van aanpak te komen. Dat heb ik ook in de brief vermeld. In dat plan gaan we alle adviezen uit het onderzoek meenemen. Dat plan van aanpak wil ik samen met de bouwsector, de brancheorganisaties, ons eigen departement, maar ook met de ministeries van EZK en Financiën opstellen. We gaan het breder oppakken en als we meer weten over het plan van aanpak krijgt u dat uiteraard ook te horen. Dan de bergingsbedrijven. Op dit moment heeft Rijkswaterstaat met 38 bedrijven een contract. In de nieuwe situatie is sprake van zeventien

percelen. Dit betekent niet dat in de nieuwe situatie slechts één bedrijf per perceel actief zal zijn, want bedrijven kunnen zelfstandig inschrijven maar ook als combinatie of in een structuur met hoofd- en onderaannemers. Dus al die varianten zijn mogelijk. Het is de bedoeling om door de aanbesteding goede kwaliteit te belonen waarbij er nadrukkelijk aandacht moet zijn voor een gezonde winstmarge. Dus wat ons betreft moet dat niet tot onredelijke situaties leiden.
Dat was het, voorzitter.

De voorzitter:

Dan kijk ik even rond. De meesten zijn door hun vragen heen, maar ik zou coulant zijn.
Ik ga het rijtje af en begin bij de heer Van Aalst. U heeft niks meer hè?

De heer Van Aalst (PVV):

Daar had u waarschijnlijk op gehoopt, maar ik heb nog wel wat vragen openstaan.

De voorzitter:

Moment, ik ben een beetje in de war. We moeten een tweede termijn doen. We moeten het afronden. Dus daarmee gaan we meteen starten. De heer Drost, nog een vraag van u die openstaat?

De heer Drost (ChristenUnie):

Ik had een concrete vraag gesteld over de MaaS-projecten, Mobility as a Service, en de voortgang daarvan. Heeft u daar wat over gezegd?

De voorzitter:

Dat is gezegd, maar misschien komt het zo ook nog terug. Als u vragen heeft, kunt u ze nu stellen, want we gaan de tweede termijn doen. Ik stel voor dat u die beperkt houdt tot een minuut of anderhalf of zoiets. Ik hoop dat dat lukt.
De heer Schonis, ik begin met u. Geef het goeie voorbeeld.

De heer Schonis (D66):

Dank u, voorzitter. En dank aan de Staatssecretaris en Minister voor de beantwoording van alle vragen. Ik heb vandaag op een aantal onderwerpen wat nieuws gehoord, dus ik vraag bij dezen maar een VAO aan. We gaan hier nog een keer verder over praten. Met name over het PAS. Ik begon mijn betoog over het bord alle richtingen en overige richtingen, maar ik heb het idee dat als het gaat om het PAS, we nog geen richting bepaald hebben en het is gewoon te belangrijk om daar niet verder over te praten. Vandaar.
Daar wil ik het bij laten, voorzitter.

De voorzitter:

Prima. En dan heeft u allemaal ook nog twee minuten in de plenaire zaal. Dat dankt u aan de heer Schonis.
De heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Dank voor de beantwoording, voor de scherpe beantwoording. Ik denk dat de ballon vanwege het feest toch een beetje is dat we naar nu blijkt wellicht Lelystad Airport wel degelijk gaan uitstellen. Dat is onvermijdelijk geworden, ook gezien het antwoord van de Minister dat de PAS-uitspraak uitgebreid bestudeerd wordt en dat er geen besluitvormingsstukken voor opening van Lelystad naar de Tweede Kamer komen. Dat is goed nieuws. Ik denk dat het ook onvermijdelijk is. Ik dank ook de Staatssecretaris voor haar opmerking – ik zou het geen toezegging willen noemen – dat het meetelement van de trillingen en

geluid wel degelijk wordt meegenomen in de randvoorwaarden voor het spoor die voor trillingen en geluid worden opgesteld. Dus dank. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank. De heer Von Martels. Het gaat hartstikke goed tot nu toe.

De heer Von Martels (CDA):

Ik zal het feestje niet verstoren. Ook ik dank de Staatssecretaris en de Minister voor de beantwoording. Er zijn heel veel vragen gesteld en uit de beantwoording blijkt dat er nog heel veel in de pijplijn zit. Dus bij het volgende MIRT, in het najaar, komen al die zaken weer terug. Dat is hoopgevend.

Het PAS is heel bepalend voor de toekomst van heel veel investeringen die nog gedaan moeten worden. Ik ben erg benieuwd wat nu gaat volgen. Wat ons betreft kunnen economische en ecologische ontwikkelingen vaak prima hand in hand gaan, maar er moeten wel passende oplossingen gevonden worden. Daar moeten we natuurlijk naar op zoek. Laten we hopen dat dat allemaal gaat gebeuren.

Over de Next Level Infra Systems wil ik overwegen of het het waard is om die nog eens te benoemen tijdens het VAO, of dat we het voorlopig achterwege laten.

De voorzitter:

Daar kunnen we even over nadenken.

De heer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter, dank. Ook ik dank de Staatssecretaris en de Minister voor alle antwoorden. Ik wil nog twee punten aanstippen. Ik ben echt blij met de enorme aandacht die de Staatssecretaris geeft aan de overstappunten ov-auto, want volgens mij gaan we daar echt verschil maken. Ik weet uit eigen ervaring dat het ideaal is als dat overstappen goed kan.

Het tweede punt dat ik kort wil maken, betreft de zware berging. Op zich ben ik blij dat de Minister aangaf dat er niet te veel risico bij de markt moet komen te liggen, als ik het tenminste goed begrijp. Ik heb hier niet tot in de puntjes verstand van, dus wat dat betreft is het gewoon het gevoel dat ik meekrijg uit de markt. Daar zit heel sterk het gevoel dat er zo veel risico's in de markt worden gelegd dat, als we niet uitkijken, die berging in bepaalde gebieden echt problematisch gaat worden, zeker buiten de Randstad. Als ik het goed begrijp – ik hoop dat de Minister er nog een keer op wil ingaan dat dat zo is – wordt er voortijdig naar gekeken, zodat we straks niet in één keer met een witte vlek ergens zitten. Dan is helaas met het kind ook het badwater weggegooid.

De voorzitter:

De heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Dank ook aan beide bewindspersonen voor de beantwoording. Ik wil expliciet voor de Handelingen de Minister feliciteren met haar verjaardag. Dat had ik nog niet gedaan.

We hebben het lang en uitgebreid over de PAS-uitspraak gehad. Dat is terecht. De Minister geeft toe dat die uitspraak implicaties met zich meebrengt voor infrastructurele projecten, maar zeker ook voor Lelystad Airport. Ik denk dat we daar goed naar moeten kijken en dat de Minister de tijd moet nemen om alle projecten goed op een rijtje te zetten. Dan komen we over Lelystad misschien volgend jaar nog wel een keer te spreken.

Dan de binnenvaart. Ik heb de ASV aangestipt. Ik ben blij dat de Minister de gesprekken met de ASV doorzet en zich inzet om ze binnenboord te halen voor de green deal.

Wat betreft de Lelylijn, de HOV ben ik blij met het onderzoek, dat juich ik toe. Ik hoop dat met de maatregelen die rondom Zwolle worden getroffen, Noord-Nederland gewoon steeds beter bereikbaar wordt via openbaar vervoer. Dat is voor ons ontzettend belangrijk.

Tot slot richting de Staatssecretaris over de brede verkenning Utrecht. De Staatssecretaris zegt dat we in het Bestuurlijk Overleg MIRT in het najaar beslissingen gaan nemen over het MIRT. Kan de Staatssecretaris dat toezeggen en de vier aanbevelingen die zijn gedaan in de preverkenning, dus die integrale aanpak, bevestigen?

Over Rotterdam, de oeververbinding, heb ik heel duidelijk gemaakt dat wij heel graag willen dat die inwoners gehoord worden. Ik zie de Minister nogmaals knikken, dus dat gaat helemaal goed komen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Drost.

De heer Drost (ChristenUnie):

Dank voor de beantwoording van alle vragen. Wat ons betreft is vandaag weer gebleken en besproken dat we moeten stoppen met de Randstad vol met asfalt te leggen, maar juist integraal moeten kijken naar mobiliteit voor alle landsdelen en regio's en investeren in hoogwaardig ov en goede fietsverbindingen. Dat helpt bij de aanpak van fileproblemen en is duurzaam. Binnenkort gaan we nog een keer spreken over het Mobiliteitsfonds. Daar gaan we maar vanuit.

Dan het puntje van de vakken, de kilometerbeprijzing die vandaag ook weer wordt bepleit door de Mobiliteitsalliantie. Die leidt tot 11% reductie van autokilometers. Dat zou wellicht een gigantisch mooie oplossing zijn voor het fileprobleem. Ik neem aan dat we ook daar vaker over gaan spreken. Een heel groot deel van Nederland is er inmiddels uit. De VVD volgt vanzelf, denk ik dan bij mijzelf, maar misschien gaat de heer Dijkstra daar nog op in. Dat zal de toekomst uitwijzen.

De voorzitter:

Ik ga u een vraag stellen, als dat mag.

De heer Drost (ChristenUnie):

Dat mag.

De voorzitter:

Een interruptie. Want hoeven die 11% van die mensen niet meer naar hun werk? Hoeven die niet meer ergens naartoe? Die staan toch niet voor hun lol in de file? Laten we die voortaan thuiszitten?

De heer Drost (ChristenUnie):

Nee, natuurlijk niet. Als het gaat om reductie van autokilometers, dan blijven die mensen ergens. Die maken keuzes. Het maken van die keuzes moeten we met elkaar stimuleren. Daar gaat die beprijzing ook over; dat mensen eerlijker kunnen kiezen met welk vervoermiddel ze naar hun werk gaan, of dat de auto is, of de trein of op een andere manier. Het probleem op het asfalt zit in de autokilometers. Als je die kunt reduceren, dan zorg je voor een enorme progressie als het gaat om de reductie van de files. Ik snap uw vraag in die zin niet helemaal, want ik denk juist dat op het moment dat we mensen in staat stellen om goede keuzes te maken, we ervoor zorgen dat we met elkaar mobiel blijven.

De voorzitter:

Dan deelt u toch de mening dat die keuzes er wel moeten zijn en dat je die in vrijheid moet kunnen maken, dus dat die alternatieven ontwikkeld moeten worden? De Mobiliteitsalliantie bepleit juist dat je het slimmer gaat doen, dat je flexibeler wordt, maar niet dat je het alleen maar duurder maakt en mensen daarmee hun vrijheid en mobiliteit ontzegt.

De heer **Drost** (ChristenUnie):

De eerste stap is de vlakke kilometerbeprijzing. Die leidt al tot een reductie. Een volgende stap kan zijn – en dat is ook wat de alliantie bepleit – het nadenken over hoe je in de spits voor meer prikkels kunt zorgen om mensen te laten kiezen. Dan ga je voor nog meer voordelen zorgen.

De **voorzitter**:

U bent klaar? Of nog niet? U had toch nog tekst?

De heer **Drost** (ChristenUnie):

Nee hoor, mijn laatste tekst ging over de vlakke kilometerbeprijzing.

De **voorzitter**:

Oké, dan hebben we het toch even besproken.

De heer Van Aalst heeft ook een vraag voor u.

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

Ik heb een korte vraag. Er wordt een mooi beeld geschetst dat het allemaal goedkomt met rekeningrijden, maar volgens mij hebben we nu al een vorm van rekeningrijden en die heeft alleen maar geleid tot meer mobiliteit. Dus waarop baseert mijn collega van de ChristenUnie het dat als we rekeningrijden invoeren, iedereen de auto massaal laat staan en kiest voor een andere manier van vervoer of op andere tijdstippen gaat rijden?

De heer **Drost** (ChristenUnie):

Ik bedenk hier helemaal niets. Ik baseer me op de vele onderzoeken naar kilometerbeprijzing die inmiddels gedaan zijn en waaruit blijkt dat beprijzing leidt tot reductie van het autoverkeer. Ik ben vandaag niet de partij geweest die pleit voor meer asfalt. Dat was juist de partij van meneer Van Aalst. Het probleem is dat mensen nu betalen voor bezit van de auto en daarmee automatisch sneller zullen kiezen om kilometers met een auto te maken in plaats van kilometers met andere vervoermiddelen. Op het moment dat die beprijzing ervoor zorgt dat men makkelijker voor andere vervoermiddelen kan kiezen, gaat men dat ook doen. Vandaar die 11% reductie in de autokilometers.

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

Dat is natuurlijk onzin. Een deel betaal je voor het bezit van je auto, maar het grootste deel geef je uit per kilometer, omdat je moet tanken en daarom accijnzen en belastingen bijdraagt. Inderdaad: asfalt zorgt dat we files oplossen. U heeft het over allerlei onderzoeken, maar die tonen aan dat meer asfalt toch echt wel werkt.

De heer **Drost** (ChristenUnie):

Dat is een stokpaardje berijden en oogkleppen opzetten op het moment dat onderzoeken uitwijzen dat het anders is. Ik heb in mijn eerste termijn of per interruptie gezegd dat als blijkt dat asfalt voor bepaalde trajecten de oplossing is, we daarvoor niet zo bang moeten zijn. Volgens mij zijn we dat ook niet, want het hele brede plaatje zegt dat kilometerbeprijzing zorgt voor 11% reductie in de autokilometers. Dat zijn de feiten.

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb nog een vraagje voor de ChristenUnie. De heer Drost zegt dat op het moment dat we rekeningrijden invoeren, meerdere mensen de auto laten staan omdat het duurder voor ze wordt om die auto te nemen. Heel veel partijen zeggen ook dat het vooral niet duurder moet worden als we naar rekeningrijden gaan. Vindt de ChristenUnie ook dat mensen die geen alternatief hebben voor de auto hierdoor niet extra belast en beboet moeten worden?

De heer **Drost** (ChristenUnie):

Het gaat er juist om dat je je geld maar een keer kunt uitgeven en dat geldt met name voor mensen met een kleine beurs. Op het moment dat die vrijer en flexibel – de alliantie bepleit ook flexibiliteit – kunnen kiezen voor een vervoersmiddel, zorg je ervoor dat de kilometers die ze moeten maken op een andere manier worden ingezet.

De heer **Laçin** (SP):

Dat begrijp ik. Mijn vraag is of het nou specifiek gericht is op mensen die geen alternatief hebben. De mensen die in buitengebieden wonen, die nauwelijks openbaar vervoer tot hun beschikking hebben en die aangewezen zijn op die auto. Is de ChristenUnie bereid om die mensen meer te laten betalen omdat ze geen alternatief hebben?

De heer **Drost** (ChristenUnie):

Volgens mij gaat het daar helemaal niet over. Het beleid dat nu op tafel ligt, is erop gericht om de mensen in de gebieden die de heer Laçin noemt, te bereiken met hoogwaardig openbaar vervoer, met hubs, met aansluitingen, misschien wel met regiotaxi's of wat dan ook, zodat autorijden betaalbaar en bereikbaar blijft voor iedereen. Of het dan duurder is of goedkoper, is helemaal niet aan de orde.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger. U hoeft niet, maar u heeft anderhalve minuut.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik dacht dat de voorzitter dacht dat ik een interruptie wilde doen. Allereerst dank voor de beantwoording en nog de hartelijke felicitaties. Een vraag waar ik minder beantwoording op heb gehoord, is hoe de kabinetsreactie aan de Mobiliteitstafel zich verhoudt tot de MIRT-plannen en de klimaattoets. Hoe gaan we nou eens goed kritisch kijken naar welk project de minste CO₂-uitstoot tweeebrenkt en of het PAS geen kans biedt om, als we toch allerlei projecten tegen het licht gaan houden, meteen de CO₂-reductiekansen mee te nemen, een meekoppelkans? Het PAS is spannend, maar biedt ook een kans om opnieuw naar een aantal grote mobiliteitsknelpunten en -problemen te kijken. Ik hoop dat de fiets prominent als alternatief in beeld komt.

Ten slotte: ik ben heel blij dat de Minister zorgvuldigheid gaat betrachten met betrekking tot de stikstofdeposities door Lelystad Airport en dat dat betekent dat er vooralsnog geen besluit genomen kan worden over de openstelling. Ik ga er dan ook van uit dat het betekent: geen opening in 2020.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Van Aalst.

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

Ik heb toch een ander beeld van de wereld. Ik hoop dat de Minister ongehoorzaam zal zijn en zichzelf en ons een verjaardagscadeau geeft door hierbij gewoon door te pakken en zich vooral niet te veel aan te trekken van wat er nu allemaal gebeurt. Vooral omdat het PAS gewoon

een keurig net compromis was vanuit Nederland, waarmee we recht aan iedereen hebben gedaan. Het is schandalig dat het nu van tafel gaat en dat dit de bereikbaarheid van alle Nederlanders te grabbel gooit. Gelukkig is het geld voor de projecten gereserveerd, dus ik ben blij dat mevrouw Kröger niet haar zin krijgt dat al het geld naar het fietspad toegaat. De N35 komt niet voor op de NMCA, maar de Kamer heeft wel een motie over prioriteit aangenomen. Er ligt een coalitieakkoord in Overijssel dat oproept om zo spoedig mogelijk een vierbaans 100 kilometerweg aan te leggen. De middelen zijn beperkt. Ik hoop dat de Minister toch wil kijken of de N35 in combinatie met de N36 bij de NMCA aan bod kan komen, omdat juist de N36 de N35 kan ontlasten, en of we op die manier tot een compromis met Overijssel kunnen komen. Heel kort over de oeververbinding. Nogmaals, mochten de regio's er niet uitkomen, is de Minister dan bereid om de knoop door te hakken om te voorkomen dat het heel lang gaat duren? Mijn laatste vraag aan de Staatssecretaris stond nog open. Die gaat over het delen van data door vervoerders. Ik begrijp dat ze hem beantwoordt of nog gaat beantwoorden, maar in ieder geval: hoe staat het ermee en zijn alle vervoerders bereid om volledig open kaart te geven en de data te delen?

De **voorzitter**:

Dank u wel.

Dan mijn eigen bijdrage.

Voorzitter: Schonis

De **voorzitter**:

Ik geef het woord aan de heer Dijkstra.

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

Ik wou dat het PAS er niet was, want dat is toch wel een drama. Ik hoop dat we dat voortvarend kunnen oppakken. Ik wil echt de urgentie bij Infrastructuur en Waterstaat, maar ook bij andere ministeries, dat er kabinetsbreed gekeken wordt. Je kunt Nederland niet op slot houden, zelfs niet als het gaat om dakkapellen en dergelijke. Waar zijn we dan in vredesnaam mee bezig?

Het Deltaplan Mobiliteit dat we vanmorgen in ontvangst mochten nemen, vind ik een goed plan, op een klein puntje na dat op bladzijde 38 is weggestopt, maar dat is voor de lange termijn. Voor de rest is het belangrijk, omdat al die partners samen, zoals u vanmorgen heeft benadrukt, en al die oplossingen het slimmer maken, het flexibeler maken, het duurzamer maken, het comfortabeler maken en het betaalbaar houden. Dat zijn belangrijke punten, vooral de urgentie. De commissie heeft eerder besproken dat we meer willen op al die gebieden. Dan moeten we de urgentie omhoog krijgen, zodat we uiteindelijk in de toekomst meer centjes krijgen. Maar het moet wel onderbouwd en zo dat mensen de vrijheid hebben om mobiel te zijn. De trend naar meer mobiliteit neemt alleen maar toe. Ik wil mensen daar niet in remmen. Ik wil dat ze zelfstandig keuzes kunnen maken en vrij zijn om door heel Nederland te gaan voor welk doel dan ook. Maar ik wil dat we het wel een beetje slimmer doen.

De **voorzitter**:

Daarover heeft de heer Van Raan een interruptie.

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

Ik sta iedere keer weer redelijk versteld van de kinderlijke inschatting van de VVD. Die wenst nu dat het PAS er nooit was. Voor de geschiedenis: het PAS was onder andere het plan van de VVD om door te kunnen groeien

ondanks het feit dat de stikstofdeposities in Nederland te hoog waren. Dus het is een list, een truc, waarvan ze van tevoren had kunnen weten dat het niet zou gaan werken, dat het een keer zou vastlopen. Dus de VVD heeft Nederland zelf op slot gezet met deze oplossing. En dan nu zeggen dat zij niet blij is met het PAS, dat is zo'n – hoe zal ik het zeggen? – naïeve voorstelling van zaken. Daar trapt echt niemand meer in. Dat wou ik toch even gezegd hebben.

De voorzitter:

Meneer Dijkstra, als u wilt, kunt u reageren. Er zat geen vraag in.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat is een ander standpunt dan wij hebben. Vijftien jaar geleden hebben we de fout gemaakt om ruimtelijke ordening te koppelen aan natuur. Toen zat Nederland op slot. Uiteindelijk is daar een oplossing voor gekomen; dat is deze aanpak. Die is nu van tafel en we moeten dus een list verzinnen om Nederland niet op slot te houden. Dat is voor niemand goed. Als mensen geen dakkapel kunnen plaatsen, als er geen rondweg rond een stad komt of geen ov-verbinding die we graag willen en er zelfs geen onderhoud aan onze bruggen gepleegd kan worden, waar zijn we dan mee bezig? We hebben destijds ook de fout gemaakt 160 Natura 2000-gebieden aan te wijzen. Dat zijn er wel heel veel. Volgens mij hebben we er een paar, de Wadden en de Veluwe, en houdt het daar een keer mee op. De Fransen hebben dat slimmer gedaan. Nu zitten we voor een kortetermijnoplossing en een langetermijnoplossing. Ik wil alleen maar de urgentie benadrukken dat we naar oplossingen moeten gaan, want we kunnen het ons niet permitteren om niks te doen.

De voorzitter:

Dat roept nog een reactie op bij de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Laten we dan in gezamenlijkheid besluiten dat er een oplossing moet komen. Daar gaan we elkaar waarschijnlijk niet in vinden, maar dat er wat moet gebeuren is wel helder.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Daar ben ik het mee eens. Laten we oplossingen zoeken.

De voorzitter:

Dan zag ik mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik ben heel erg benieuwd hoe de natuurwoordvoerder van de VVD kijkt naar de uitspraak dat we een fout hebben gemaakt door Natura 2000-gebieden aan te wijzen. Ik dacht dat zelfs de VVD trots was op de natuur in Nederland.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

«Wel heel veel». Goed luisteren.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Te veel natuurgebieden.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

163 natuurgebieden.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Maar daar ging mijn vraag niet over. De heer Dijkstra schetst dat het een fout is om ruimtelijke ordening te koppelen aan natuur. Nou is het een

realiteit dat als je een weg of een vliegveld aanlegt, er stikstofdeposities zijn die impact hebben op de natuur. Dat is geen keuze, dat is natuurkunde, of biologie voor mijn part, en daar zijn Europese regels voor. Vindt de heer Dijkstra eigenlijk dat we niets met die Europese regels moeten doen?

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

Nee, u heeft niet goed geluisterd. Een aantal jaren geleden hebben we een fout gemaakt door een koppeling te maken waardoor Nederland acuut in een slot viel. Dat hebben we geprobeerd te repareren met onder andere het PAS. Natuurlijk moet natuur altijd in balans zijn met de omgeving. Ik ben geen natuurwoordvoerder, maar we hebben het in Nederland op een heel strenge manier geïmplementeerd die veel uitstraling heeft op heel veel gebieden, terwijl andere landen wel voldoen aan de regels, maar meer ruimte hebben en er flexibeler mee zijn omgegaan. Ik vind het redelijk bizar om te zeggen dat we in Nederland 163 natuurgebieden hebben, terwijl het er ook wat minder kunnen zijn. Misschien moeten we terug naar de basis en moet LNV die handschoen oppakken. Maar ook lenW moet aan de bak, want het kan niet zo zijn dat we maar vijf projecten kunnen doen en de rest niet meer. Dat is niet acceptabel. Het kan niet zo zijn dat heel Nederland tot stilstand komt als iemand een dakkapel wil, omdat je dat iedere keer moet gaan aantonen. Die bureaucratie verstikt Nederland en dat moeten we niet hebben.

De **voorzitter**:

Ik zie dat mevrouw Kröger daar nog een aanvullende opmerking over wil maken. Dus bij dezen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dit is hele harde kritiek van de heer Dijkstra op een aantal kabinetten-Rutte die dit beleid hebben uitgedragen. Maar goed. Ik hoor dus van de heer Dijkstra de oproep om terug te gaan naar de basis en het aantal natuurgebieden in Nederland te reduceren en dat dat de oplossing is voor onze stikstofproblematiek. Is dat correct?

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

Als het probleem zo acuut is als geschetst wordt en als het steeds meer duidelijk wordt, dan moet je niet aarzelen om heel rigoureuze ingrepen te doen omdat je naar een oplossing moet. Dan moet je misschien terug naar de basis. Het is aan het Ministerie van LNV, de Minister daar, dat primair verantwoordelijk is, om een oplossing te zoeken. Maar de urgentie moet kabinetsbreed gedeeld worden, want nogmaals, de waarde van onze mobiliteit maar ook van andere projecten die we willen doen, is heel erg groot. We doen het in Nederland netjes en dat blijven we ook altijd doen, maar deze uitspraak zet ons even een stapje terug.

De **voorzitter**:

Dan wil ik het woord geven aan de heer Van Aalst en daarna aan de heer Laçin.

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

Ik heb één korte vraag aan mijn collega van de VVD. Vind ik de VVD en de heer Dijkstra aan mijn zijde dat we niet op LNV moeten blijven wachten, maar als commissie I&W zo snel mogelijk actie vragen van het ministerie om te voorkomen dat de bereikbaarheid in het geding komt? Dan bedoel ik de trein en het asfalt, maar zeker ook de opening van Lelystad.

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

Ik wil ook zo snel mogelijk duidelijkheid hebben zodat we niet later weer worden teruggefloten. Maar als er tussenmaatregelen of wat dan ook

nodig zijn ... We moeten wel door. We hebben over de PAS-ontwikkeling twee of drie jaar gedaan. Om weer zo'n traject in te gaan en twee, drie jaar niks te doen in heel Nederland is niet acceptabel.

De heer **Laçin** (SP):

Ik ben redelijk wat gewend van de heer Dijkstra als het gaat om uitspraken waar mijn mond van openvalt, maar er zijn er weer een aantal bijgekomen. De heer Dijkstra zegt dat we gek zijn als we onderhoud aan bruggen en allerlei andere activiteiten stopzetten voor de natuur. Ik wil het omkeren: we zijn gek als we de natuur opgeven voor de infrastructurele projecten waar de VVD zo vol van is. Ik hoor de heer Dijkstra ook wat zeggen over de natuur in balans. Ik kom aan mijn vraag, voorzitter. Op de Veluwe is de stikstofuitstoot al boven de kritische waarde. De VVD is de enige partij die vol pleit voor Lelystad Airport, dat de Veluwe verder gaat onderdompelen in stikstof. Is de heer Dijkstra het met mij eens dat dat gewoon niet samengaat en dat de natuur in ons land wel degelijk waarde heeft?

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

Natuur heeft heel veel waarde, maar dit is geen natuurdebat. Dit is een debat over infrastructuur, over ruimte, over transport, over het bewegen van mensen. We hebben een heel mooi land en het is heel knap hoe we dat met elkaar hebben gedaan: 17 miljoen mensen met al die vervoersbewegingen, met al die steden, met al die mensen. Onze rivieren zijn schoner dan ooit; er zwemt zalm in en dat was 30 jaar geleden echt niet het geval. De zure regen in onze bossen hebben we ook opgelost. U kent de voorbeelden. Onze luchtkwaliteit voldoet op 6 kilometer na aan de Europese norm voor luchtkwaliteit. Natuurlijk is er meer ambitie. Natuurlijk is dat belangrijk. U vraagt of Nederland schoon is of niet. Nederland is een mooi land en het is een groen land. Dat doen we altijd in normale proporties. U overdrijft een beetje door ons weg te zetten alsof we alles willen volbouwen. Nee, we willen gewoon dat Nederland vooruit kan. Want stilstaan in de file, daar heeft niemand wat aan.

De **voorzitter**:

Voordat ik het woord geef aan de heer Laçin: zijn er, gelet op de tijd, hierna nog mensen die het woord willen? Nee? Prima.

Meneer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb absoluut niet de intentie om de VVD weg te zetten. Ik gebruik letterlijk de woorden die de heer Dijkstra net in zijn tweede termijn gebruikt. Hij zegt zelf dat de natuur in balans moet zijn met het overige wat we doen. Ik haal één simpel voorbeeld naar voren: Lelystad Airport. Lelystad Airport zorgt ervoor dat de stikstofdepositie op de Veluwe enorm omhoogschiet, terwijl de waarden al overschreden worden. Vindt de heer Dijkstra dan dat de natuur in balans is met de uitbreiding van een vliegveld? Is dat dan in balans?

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

Dit is geen natuurdebat. Misschien bent u de natuurwoordvoerder, maar ik ken voorbeelden in Duitsland waarbij de uitstoot zeventien keer zo hoog mag zijn als in Nederland. Vanuit de Rotterdamse haven ...

De heer **Laçin** (SP):

Ik zou graag antwoord op de vraag willen krijgen en niet steeds een uitweiding.

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

Ik ben ook geen woordvoerder natuur. Ik zeg alleen dat wij een mooi land hebben en dat we de economische belangen niet ondergeschikt moeten maken aan natuur en evenmin andersom. Het moet in balans met elkaar zijn. Maar als deze uitspraak betekent dat we niks meer kunnen, zeg ik dat dat niet acceptabel is, want we moeten wel door. Daarover heeft de heer Schonis zelfs een VAO aangekondigd. Laten we inzichtelijk maken wat we moeten doen, laten we samen kijken naar oplossingen en dan kiest iedereen zijn eigen politieke lijn. Ik vind het economisch belang ook van groot belang.

De voorzitter:

Ik geef het woord terug aan de voorzitter, tevens woordvoerder namens de VVD voor natuur, vliegvelden en andere zaken.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nee, niet voor natuur.

Voorzitter: Remco Dijkstra

De voorzitter:

Volgens mij zijn we er. Dank.

U kunt beantwoorden en dan ronden we zo af.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter. Ik zal proberen het kort te houden, maar er zijn niet zo heel veel vragen meer gesteld.

Ik wil de Kamer er nog even op attenderen dat er ook een plenair debat over het PAS is aangevraagd, nog voor het zomerreces, met uiteraard de Minister van LNV, de Minister van BZK en de Minister van IenW. Ik weet niet of dat op eniger wijze nog van invloed is op uw VAO. Het was te proberen. Het is wellicht aardig om daar toch rekening mee te houden. De heer Stoffer vroeg naar de bergers en de specifieke risico's. Het is op geen enkele manier de bedoeling om de bergers uit te knippen of het risico te lopen dat er blinde vlekken ontstaan. Het moet goed geborgd zijn in het hele land, want het is van groot belang dat de zware berging van vrachtwagens goed op orde blijft. Dat houden we zeker goed in de gaten. De heer Von Martels en de heer Van Aalst vragen over de oeververbinding in Rotterdam of de Minister de knoop gaat doorhakken als de regio er niet uitkomt. Nee. Ik weet uit eigen ervaring, uit het verleden rondom de A27, dat er destijds ook door de Minister met de regio is afgesproken dat men samen tot een goed compromis moest komen zodat we er dan mee aan de slag konden. Dat geldt in dit geval ook, want het hoofdknelpunt is niet het nationale knelpunt. Dus de regio moet hier echt zelf zien uit te komen, uiteraard op een goede manier.

Dan de vraag van de heer Van Aalst over de N35 en de N36. Ik ga natuurlijk graag met het nieuwe college van Overijssel in overleg hoe het de situatie voor zich ziet. Maar op de meest actuele NMCA, uit 2017, komen zowel de N35 als de N36 niet als knelpunt naar voren. Bovendien is er toch al heel veel geïnvesteerd. Dus ik hoor graag van het nieuwe college van Overijssel hoe zij hier tegenaan kijken.

Mevrouw Kröger vroeg naar de Mobiliteitsalliantie. Met de reactie daarop komen we in het najaar, richting de MIRT-ronde. Uw specifieke vraag was of ik het klimaatakkoord en CO₂ daarin meeneem. Het klimaatakkoord geeft al aan dat het een integrale opgave is. Uiteraard zullen de Staatssecretaris en ik zorgen dat zowel de uitkomsten van het klimaatakkoord als onze reactie op de Mobiliteitsalliantie in aanloop naar dat najaar elkaar niet bijten, dat een en ander congruent is, en daarin wordt meegenomen. Dan over Lelystad Airport. Daar kwam een aantal van u op terug. Ik herhaal toch maar even wat ik in eerste termijn heb gezegd. Ik ken uw Kamer heel goed: u gaat geen besluiten nemen als u niet alle relevante

informatie heeft. Stikstof is geen onderdeel van het LVB. Ik stuur dus gewoon alle relevante stukken op tijd naar u toe. Ik heb aangegeven dat in het kader van het PAS natuurlijk actie moet worden ondernomen. Zodra wij weten hoe die eruit gaat zien, informeer ik daar uw Kamer natuurlijk direct over. U trekt nu al de conclusie dat een en ander niet meer in de tijd zal passen. Zover ben ik nog niet, want ik weet helemaal niet hoeveel tijd we nodig hebben om de PAS-problematiek ten aanzien van Lelystad Airport op te lossen. Zodra we daar duidelijkheid over hebben, zullen we u uiteraard informeren over de termijnen die daar eventueel mee gemoeid zijn. Maar u loopt iets te hard.

De voorzitter:

Ik zag nog een paar vingers. Mevrouw Kröger zag ik eerst. Dan Laçin en Van Raan.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik stel mijn vraag over Lelystad Airport. Ik had ook een vraag over het klimaatakkoord, maar er zijn prioriteiten. De Minister lijkt een beetje te suggereren dat er een knip te maken is tussen aan de ene kant het Luchthavenbesluit en aan de andere kant de vergunning of de passende beoordeling die nodig is binnen het PAS. Alleen kan natuurlijk het besluit of het vliegveld open kan niet genomen worden totdat duidelijk is wat de implicaties binnen het PAS zijn en of die vergunning gegeven kan worden. Dan blijft toch de vraag of het klopt dat wij als Kamer en u als Minister geen besluit kunnen nemen over Lelystad Airport tot deze stikstofproblematiek is opgelost.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als uw eindconclusie is dat een en ander, ook de PAS-problematiek, zal moeten worden opgelost voordat de airport open kan, dan ben ik dat met u eens. Maar u kunt gerust al besluiten nemen op deelonderwerpen. Dat maakt niet uit. Ik kan nu nog niet inschatten hoeveel tijd we nodig hebben en hoe de verschillende trajecten gaan, zoals het Brusselse traject met de WWS. Er lopen allerlei sporen parallel. We blijven ook parallel hard doorwerken aan al die verschillende lijnen. Ik kan nu nog niet inschatten op welk moment het precies bij elkaar komt. Ik weet bijvoorbeeld nog steeds niet wanneer ik een reactie uit Brussel ga krijgen. Ik zou het heel graag anders willen. Ik had gehoopt en verwacht die al te hebben, maar dat is niet het geval. Dus dat weet ik ook nog niet.

De voorzitter:

Ik sluit dit even af. Het gaat over het PAS en Lelystad en we hebben hier meerdere debatten over. Er is een apart PAS-debat en er zijn nog Lelystad-debatten.

Kort, de heer Van Raan. Nee, mevrouw Kröger, ik doe het kort, want ik zit ook naar de tijd te kijken.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

We doen toch interrupties in tweeën? Ik kan gewoon een vervolgvraag stellen. Volgens mij hebben we dat afgesproken, voorzitter.

De voorzitter:

Stel hem kort.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Goed. De Minister schetst terecht dat er nog behoorlijk wat obstakels zijn op de weg naar Lelystad Airport. Alleen zegt ze nu weer dat Lelystad Airport pas open kan op het moment dat er duidelijkheid is over het PAS en de vergunning, terwijl het erom gaat dat ...

De voorzitter:
Dit onderwerp ...

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
... de Kamer en de Minister een besluit kunnen nemen over het LVB tot er duidelijkheid is over de stikstofproblematiek. Dat is geen deelbesluit, dat is gewoon hét besluit. Gaat het open of niet?

De voorzitter:
Dat was uw tweede interruptie. De Minister geeft hier antwoord op, dat doet ze perfect, maar ik wijs erop dat dit onderwerp, het PAS en Lelystad, niet op de agenda staat. Het is goed dat u ernaar gevraagd heeft vanwege de infragevolgen, maar ik wijs erop dat het niet op de agenda staat. Er komt antwoord. Dan krijgt de heer Van Raan de mogelijkheid. En dan gaan we verder.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Uw Kamer heeft een traject afgesproken. De coalitiepartijen hebben daarbij in ieder geval aangegeven dat ze meerdere onderdelen tegelijkertijd willen kunnen overzien. Ik neem aan dat u ook mijn nota van antwoord wilt bestuderen. Al die trajecten proberen we zo snel mogelijk af te handelen en dan is het uiteraard aan uw Kamer wanneer u zegt dat u alles heeft en het besluit kan nemen. Dat respecteer ik uiteraard.

De voorzitter:
De heer Van Raan. Ook op dit punt denk ik, want als mevrouw Kröger het mag, mag u het ook.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Zeker op dit punt. We hebben net de Minister toch weer iets nieuws horen zeggen. Ze zegt dat het LVB geen PAS-elementen bevat, terwijl ze aan de andere kant zegt geen openingsbesluit te kunnen nemen voordat de PAS-uitspraak een goede plek gevonden heeft in het hele besluitvormingstraject. De Minister zegt ook – ik kijk even of ik het goed begrepen heb – dat zij merkt dat wij daarin wat te ver gaan in snelheid door de conclusie te trekken dat het besluit over Lelystad Airport moet worden uitgesteld. Wij nemen graag die conclusie voor onze rekening. U heeft die conclusie nog niet getrokken; dat komt nog of wellicht niet. Mijn concrete vraag is de volgende. Wilt u de toezegging doen dat u in een brief de tijdlijn zet over hoe het LVB zich verhoudt tot het PAS, als u toch bezig bent met uitzoeken wat de gevolgen zijn? Die verhouding is ons niet helemaal duidelijk. Ik denk dat dat een redelijke vraag is: even wat op papier zetten over LVB versus PAS, de verhouding tot elkaar, de volgtijdelijkheid, dat soort zaken.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Voor de duidelijkheid voeg ik daaraan toe dat stikstof geen onderdeel van het LVB is. Hoe het precies zal gaan met de oplossing ten aanzien van het PAS, probeer ik zo snel mogelijk voor u in kaart te brengen. Maar net zoals ik dat bij al die andere projecten niet weet, kan ik nog niet aangeven hoeveel tijd we daarvoor nodig hebben, ook niet in relatie tot het LVB. Ik wil u graag toezeggen dat ik het u zo snel mogelijk laat weten zodra wij weten hoe we met Lelystad Airport, Schiphol en alle andere airports willen en denken te kunnen omgaan met de PAS-problematiek.

De voorzitter:
Dat is genoeg, hè?

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

Nee, voorzitter, dat is niet genoeg. Dat had de Minister namelijk al toegezegd. Dank daarvoor. Omdat zij het zelf inbrengt, vraag ik heel specifiek om daarin ook de relatie tot het LVB mee te nemen. Kunt u dat toezeggen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zodra we dat weten, zal ik u uiteraard aangegeven hoe dat zich qua tempo verhoudt tot het LVB. Maar voor nu weet ik het nog niet.

De voorzitter:

Dan gaan we naar de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

De heer Van Raan had nog een antwoord van mij tegoeed over de ijking van de geluidsmetingen. Inderdaad is het zoals ik dacht: het RIVM voert elk jaar in opdracht van IenW geluidsmetingen uit om te toetsen of het berekende geluidsniveau in de praktijk overeenkomt met de uitkomsten van de rekenmodellen. Dan ijk je eigenlijk of wat je meet klopt met de berekeningen. Wat betreft het spoor blijken, evenals in vorige jaren, de berekeningen gemiddeld genomen goed overeen te komen met de gemeten waarden van het RIVM. Dat kan ik er op dit moment over zeggen. Ik heb al aangegeven dat we binnenkort nog een debat over de geluidswetgeving hebben. Dan kunnen we er nog wat nader op ingaan.

Er was nog een vraag over de MaaS-pilots. Daarop heb ik in de eerste termijn gezegd dat de regio's nu aan het selecteren zijn, maar misschien was dat niet duidelijk. Er hebben zich 24 aanbieders aangemeld. Het is de bedoeling om in de tweede helft van het jaar de aanbieders te selecteren zodat begin volgend jaar de pilots gewoon draaien. Dus dat is waar we met de MaaS-pilots staan.

De heer Laçin had het over de vier maatregelen bij Utrecht. Inderdaad, we hebben vier maatregelen die in samenhang onderzocht worden. In het BO MIRT van afgelopen najaar hebben we afgesproken dat we daarbinnen prioriteren en bezien welke maatregelen het grootste effect hebben. Maar we kijken dus naar alle vier. We kijken natuurlijk ook naar wie wat kan financieren, dus hoever je komt met wat je allemaal op tafel kunt leggen. Overigens hebben we om dit proces goed te laten lopen recent een nieuwe procesmanager op dit dossier aangesteld, dus we willen allemaal gewoon voortgang maken. In het najaar ligt deze informatie op tafel en dan kunnen we besluiten nemen over wat we met elkaar kunnen doen.

De heer Van Aalst had een vraag over datadelen. Ik heb daarover gezegd – dat was misschien ook niet helder genoeg – dat voor het beschikbaar stellen van reizigersdata conform de motie-Ziengs dit jaar nog een evaluatie wordt uitgevoerd over de zogenaamde informatiehuishouding en het NOVB. Op grond van de evaluatie zal ik in 2020 de knoop doorhakken of er een wettelijke leveringsplicht moet komen. De ACM ondersteunt die route. Ik zorg er dus voor dat die regelgeving klaarligt. Dus als het nodig is, ligt het klaar en kunnen we daarmee aan de slag.

De voorzitter:

Dank u wel. Een vraag hierover van de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Een hele korte vraag. Het gaat mij erom dat er zo meteen niet vanuit de markt allerlei nieuwe initiatieven ontstaan. Het zou jammer zijn als we zo meteen alle data met elkaar gaan delen. Ik hoop dat de Staatssecretaris dat met mij eens is en voorkomt dat we zo meteen weer met onze wetgeving achter initiatieven aanlopen.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dat zouden we allemaal niet willen, dus laten we daar met elkaar scherp op blijven.

De voorzitter:

Dan komen we tot een afronding. Het is een lange zit geweest. Dank. We hebben een aantal toezeggingen genoteerd, dus dat vergt nog even een minuut.

- De Minister van LNV stuurt voor de zomer een procesoverzichtsbrief naar de Kamer ten aanzien van de PAS-uitspraak en de Minister van IenW brengt voor het notaoverleg MIRT in november de gevolgen van de uitspraak in kaart per MIRT-project.

Overigens is er een plenair debat voor de zomer met de Minister en andere ministers.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De toezegging gaat zelfs nog verder. We kijken breder dan wat er in de MIRT-projecten aan de hand is, want we hebben net uitgebreid over luchtvaart gesproken en ik heb de Kamer toegezegd om ook over die projecten de Kamer zo spoedig mogelijk te informeren.

De voorzitter:

Prima. Dan hebben we hem volledig staan.

- De Minister zal na gesprekken met de regio's een reactie sturen op het Deltaplan van de Mobiliteitsalliantie. Ook de Staatssecretaris reageert daarop voor wat betreft het ov. De reactie komt in principe voor het notaoverleg MIRT in november.
- De Staatssecretaris zegt toe de Kamer voor het AO Spoor in september te informeren over een beleidskader ten aanzien van trillingshinder door toename van spoorgoederenvervoer.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Er komt inderdaad een stand-van-zakenbrief, een update, maar ik heb wel gezegd dat het maatregelenkader tijd kost. Maar er komt in ieder geval een brief rond de zomer.

De voorzitter:

Voor de zomer of na de zomer?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik hoop in de zomer.

De voorzitter:

Dan gaan we die na de zomer behandelen.

- De Minister zegt aan mevrouw Kröger toe dat nog voor de zomer een brief komt over de voorlopige conclusies van de commissie die is ingesteld voor de eventuele fietsbrug over het IJ in Amsterdam.

Dat zijn ze allemaal. Ik dank u hartelijk voor de interesse, de debatjes en het opletten. Het was een hele lange zit, maar het waren belangrijke onderwerpen, dus dank. En een fijne avond, Minister en Staatssecretaris.

Sluiting 18.05 uur.