

Vergaderjaar 2019–2020

35 300 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2020

Nr. 115

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 29 juli 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 25 juni 2020 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. 6 december 2019 inzake visiedocument onafhankelijke Adviescommissie Oeververbindingen Rijkswateren Amsterdam (Kamerstuk 35 300 A, nr. 67);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 maart 2020 inzake samen in transitie naar een vitale infrasector (Kamerstuk 29 385, nr. 107);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 maart 2020 inzake ontwikkelingen project aansluiting A16-N3 (Kamerstuk 35 300 A, nr. 79);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 maart 2020 inzake reactie op het advies van het Bureau ICT-toetsing (BIT) over het programma Areaal Informatie Rijkswaterstaat / Bouwwerk Informatie Management (AIRBIM) (Kamerstuk 35 300 A, nr. 80);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 maart 2020 inzake project Zuidasdok (Kamerstuk 32 668, nr. 15);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 maart 2020 inzake derde rapportage Rijkswegennet 2019 (Kamerstuk 35 300 A, nr. 81);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 april 2020 inzake gevolgen aannemen van de gewijzigde motie van het lid Kröger c.s. over niet kappen van bomen langs de A9 voor de aanleg van een verzorgingsplaats inclusief tankstation (Kamerstuk 35 300 A, nr. 83);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 maart 2020 inzake verandering automotivesector door trends als automatisering, connectiviteit, elektrificatie en de**

- verandering van bezit naar gebruik door de opkomst van (deel)platformen (Kamerstukken 31 305 en 26 643, nr. 311);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 maart 2020 inzake voortgang vrachtwagenheffing (Kamerstuk 31 305, nr. 310);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 januari 2020 inzake ontwerp-Structuurvisie A4 Burgerveen-N14 (Kamerstuk 35 380, nr. 1);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 maart 2020 inzake antwoorden op vragen commissie over het ontwerp-Structuurvisie A4 Burgerveen-N14 (Kamerstuk 35 380, nr. 1) (Kamerstuk 35 380, nr. 2);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 april 2020 inzake reactie op verzoek commissie over de petitie inzake een marktbijdrage voor verbreding van de sluis bij Kornwerderzand (Kamerstuk 35 300 A, nr. 84);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 april 2020 inzake vaststelling Structuurvisie A67 Leenderheide – Zaarderheiken (Kamerstuk 35 147, nr. 3);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 mei 2020 inzake loslaten wandplaten spoorwegviaduct A10, ring Oost (Kamerstuk 29 385, nr. 109);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 mei 2020 inzake marktbijdrage verbreding sluiscomplex Kornwerderzand (Kamerstuk 35 300 A, nr. 88);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 mei 2020 inzake advies van de ambtelijke Studiegroep Alternatieve bekostiging ruimtelijke gebiedsontwikkeling (Kamerstuk 34 682, nr. 49);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 mei 2020 inzake voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten tweede helft 2019 (Kamerstuk 35 300 A, nr. 87);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 juni 2020 inzake strategie «Naar klimaatneutrale en circulaire rijksinfraprojecten» (Kamerstukken 32 813 en 35 300 A, nr. 535);
 - de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 juni 2020 inzake voortgang verbinding Randstad-Heerlen-Aken (Kamerstuk 29 984, nr. 897);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 juni 2020 inzake vervanging Van Brienenoordbrug (Kamerstuk 29 385, nr. 110);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 juni 2020 inzake openheid over kosten en risico's verbreding A27 Amelisweerd (Kamerstuk 35 300 A, nr. 93);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 juni 2020 inzake eerste Rapportage Rijkswegennet van 2020 (Kamerstuk 35 300 A, nr. 96);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 juni 2020 inzake voortgang Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) (Kamerstuk 35 300 A, nr. 95);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 juni 2020 inzake aanpak instandhouding Rijksinfrastructuur (Kamerstuk 35 300 A, nr. 94);
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 juni 2020 inzake bestuursovereenkomst Verruiming sluiscomplex Kornwerderzand (Kamerstuk 35 300 A, nr. 113).

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: Schonis
Griffier: Rijkers

Aanwezig zijn elf leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Gijs van Dijk, Remco Dijkstra, Van Esch, Van der Graaf, Kröger, Laçin, Postma, Schonis, Stoffer en Ziegls,

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

Aanvang 11.33 uur.

De voorzitter:

Aan de orde is het leukste debat van het jaar, namelijk het MIRT-overleg, oftewel het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Dit is het leukste overleg omdat heel Nederland letterlijk een keer aan bod komt. Hartelijk welkom aan de Minister, de Staatssecretaris en de Kamerleden. Ik zie de heer Van Aalst van de PVV, de heer Dijkstra van de VVD, de heer Laçin van de SP, meneer Stoffer van de SGP en de heer Van Dijk van de PvdA. Op de tweede rang zitten mevrouw Kröger van GroenLinks... Nou ja, op de tweede rang; ik bedoel daar verder niks mee, maar «tweede rij» is misschien beter. Daar zit ook mevrouw Postma van het CDA en mevrouw Van Esch van de Partij voor de Dieren. Ja, dat lijkt wel een genderissue. Ik heb begrepen dat mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie ook nog aan zal schuiven. Ook daarmee blijft het een genderissue. Voor de kijkers thuis: de vrouwen zitten eensgezind op één rij. Dat is dan het voordeel. Ik zit even te denken welk voordeel dan eigenlijk. Nee, hier wordt het niet beter van; dat dacht ik al. Ik mag tot 13.00 uur uw voorzitter zijn. Daarna zal de heer Ziegls het voorzitterschap overnemen. We hebben vandaag zes minuten spreektijd per fractie. Ik stel voor dat we vier interrupties doen in de eerste termijn. Wil de heer Laçin geen interrupties? O, hij zei het niet in de microfoon. Dan hebben we dat niet gehoord. Volgens mij mag ik de heer Van Aalst als eerste het woord geven. Ga uw gang, meneer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Laat ik u nog even helpen en vaststellen dat we in ieder geval twee vrouwelijke bewindslieden hebben die de baas spelen op het ministerie. Ja, spelen of zijn? Ik zeg «spelen» en dat heeft ongetwijfeld te maken met mijn inbreng van vandaag en met wat ik ervan vind. Laat ik dus maar gelijk met de deur in huis vallen. De PVV is intens, echt intens, teleurgesteld in deze Randstadminister. Het is ongeloofelijk hoe zij Oost-Nederland als een baksteen laat vallen door glashard te durven beweren dat het aanpakken van de N35 niet nodig is en geen prioriteit heeft. De Minister van uitstel en afstel is van mening dat het allemaal wel meevalt met die lange reistijd en de onveiligheid op de N35. Waarschijnlijk heb je er minder kijk op als je je overal naartoe laat rijden door een privéchauffeur, dus daarom herinnert de PVV de Minister eraan dat dit nog steeds de enige N-weg, een rijksweg, is die dwars door een dorp gaat, dat de slechte rijbaanscheiding levensgevaarlijk is en dat je bij gebrek aan inhaalstroken zeer geregeld als slakken achter elkaar aan het voortkruipen bent op deze weg.

De aanpak van deze weg is keihard nodig. Uit recent onderzoek blijkt dat het verkeer op sommige plaatsen op die N35 de afgelopen jaren met wel 25% is toegenomen. De drukte zal alleen nog maar toenemen. Het wordt er alleen maar erger op. In plaats van dat deze Minister eens haar werk doet en in plaats van dat ze uitvoering geeft aan al die aangenomen moties over de N35 maakt ze zich er met een onderzoekje van af en stelt ze dat het allemaal wel meevalt. Hoe valt dit te rijmen met haar ambitie

om de Minister van verkeersveiligheid te zijn? Iedere dag steken er op de N35 kleine kinderen over op weg naar school. De Minister komt niet in actie om daar verandering in te brengen. Ongelofelijk. Een beter voorbeeld van Haagse decadentie zouden we niet kunnen vinden. Zoals zo vaak zien we dat het de Randstad geen profijt oplevert en het iedereen in Den Haag niet zo veel kan boeien. Waarom? Laat deze Minister vandaag maar eens uitleggen waarom zij het geld van de provincie afslaats. De provincie doet een handreiking van maar liefst 120 miljoen euro, nota bene om te helpen bij de aanpak van een rijksweg. Dat hoeven ze niet te doen, maar dat deden ze omdat de inwoners van Overijssel het zat zijn. Deze Minister wimpelt ze gewoon af daar in het oosten. Waarom?

Voorzitter. Wat moet er naast aangenomen moties, geld vanuit de provincie en druk vanuit de bevolking nog meer gebeuren om deze Minister in beweging te krijgen? Of moeten we maar accepteren dat deze Minister zichzelf te groot voelt om zich in te zetten voor die provincialen in Overijssel en daarmee de democratie maar aan haar laars lapt?

Voorzitter. Nu we dan toch in Overijssel zijn: de PVV volgt met stijgende verbazing de ontwikkelingen over de ov-concessie IJssel-Vecht. Het lijkt er sterk op dat er fraude is gepleegd bij die aanbesteding, die door het bedrijf Keolis is gewonnen. Dit speelt nu al enige tijd, maar niemand is ook maar iets wijzer geworden, simpelweg omdat de provincie Overijssel de feiten hierover geheimhoudt. Waarom weigeren die provinciale bestuurders openheid van zaken te geven? Het is een schoffering van al die gekozen volksvertegenwoordigers in Overijssel. We hebben dit soort frauduleuze praktijken natuurlijk ook weleens gezien in Limburg en dat hebben we keihard de kop in gedrukt. «Gelijke monniken, gelijke kappen», zou ik zeggen. De PVV wil daarom graag van de Staatssecretaris weten hoe zij hiertegen aankijkt. Is de Staatssecretaris het met de PVV eens dat fraude absoluut niet mag lonen en dat Keolis en de Chinezen keihard moeten worden aangepakt daar in Overijssel?

Nu we het toch over aanbesteden hebben: is de Staatssecretaris bereid om de regie daarin te nemen? We zien nu treinen rondrijden met namen van provinciale bestuurders. Dit kan toch niet waar zijn. Krijgen we straks ook treinen in de kleuren van D66 of gaan we straks afslagen op de snelweg vernoemen naar Onze Minister? Ik roep zowel de Minister als de Staatssecretaris op om aan deze vorm van zelfbelevlekking een einde te maken.

Voorzitter. Dan de zuidelijke ringweg in Groningen. Wat is daar in hemelsnaam aan de hand? We horen geluiden dat Rijkswaterstaat met de handen in het haar zit, dat er sprake is van een opeenstapeling van fouten en dat de aannemers het ook niet meer weten. Transparantie naar de provinciale staten ontbreekt en er zijn complicaties bij de verdiepte aanleg, vertragingen en financiële overschrijdingen. De PVV vraagt of de Minister op de hoogte is van al die ellende in Groningen, en of zij van plan is om hier in te grijpen.

Voorzitter. Dan het onzalige VVD-plan voor de vrachtwagenheffing. Het dendert in deze zware tijden gewoon door. Keer op keer heeft de PVV uitgelegd dat deze heffing de transportsector niet ten goede komt, maar vooral verder uitknijpt. Je moet wel heel erg tot het goedgelovige klapvee behoren als je denkt dat je onderneming erbij gebaat is om eigen geld weg te geven aan de overheid in de hoop dat die overheid er in al haar wijsheid iets nuttigs mee gaat doen. Om iedereen uit die droom te helpen: dat gaat dus niet gebeuren. Het geld van deze ondernemers, dat nu zo keihard nodig is om die transportbedrijven overeind te houden, wordt straks gewoon stukgeslagen op allerlei duurzame deugplannetjes waar alleen de groene raamambtenaren op het ministerie opgewonden van raken. Dus nogmaals, stop met die vrachtwagenheffing.

Voorzitter. Onze infrastructuur stort in elkaar dankzij erbarmelijk slecht onderhoud. Op de A10 is Nederland ternauwernood aan een ramp van ongekende proportie ontsnapt doordat wandplaten van een spoorviaduct

loslieten. In de laatste jaarverslagen is duidelijk geworden dat deze Minister maar geen grip krijgt op achterstallig en uitgesteld onderhoud. Dat is een ernstige constatering. Waarom? Omdat het gaat om onze veiligheid op de weg. Hoe gaat de Minister daar nu mee om? Heeft ze nu de moed al opgegeven en zit ze die paar maanden tot de verkiezingen nog uit met vage beloften? Of gaat ze in die korte tijd de puinhoop nog opruimen? Laat de PVV duidelijk zijn: dit is niet alleen een zak geld over de schutting gooien; het vraagt om een regierol.

Voorzitter, tot slot. De PVV neemt de noodsignalen over het enorme verkeersinfarct dat eraan zit te komen zeer serieus. Daarom hebben wij het voorstel gedaan om ten minste structureel 1 miljard euro vrij te maken en te investeren in de infrastructuur. Hier hebben wij toentertijd ook een financiële onderbouwing van gegeven. De PVV roept nu al bijna drie jaar op om vol gas op die asfalmachine te gaan, maar we worden helaas genegeerd. In plaats van de noodzakelijke investeringen kwam het ene na het andere plannetje om vooral maar het ov te gaan gebruiken. Dat was allemaal zo duurzaam. Nou, we zien het. De capaciteit is inmiddels teruggebracht naar 40%. Sinds gisteren mag die weer volop benut gaan worden. Maar als we alle partijen in het veld horen, heeft iedereen ervoor gekozen om een auto aan te schaffen, omdat ze niet langer afhankelijk willen zijn van ov in deze tijden. Al die mensen staan straks weer rijen dik in de file, omdat deze GroenLinksminister allergisch is voor aanpakken en doorpakken.

De voorzitter:

Meneer Van Aalst, u...

De heer Van Aalst (PVV):

Mijn laatste zin, voorzitter. Laten we hopen dat het tij na de verkiezingen nog te keren is door het kabinet-Wilders I.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Aalst. Ik kijk even of iemand nog een vraag aan de heer Van Aalst heeft. Dat is niet het geval. Dan geef ik het woord aan de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u, voorzitter. De VVD wil blijven investeren in de Nederlandse infrastructuur, en dan op een slimme en innovatieve manier, om Nederland mobiel te houden. Dat is belangrijk, want mobiliteit is vrijheid. De noodzaak om te investeren is groter dan voorheen, want de economische crisis kan er samen met milieuregelgeving en lange procedures voor zorgen dat projecten verder vertraging oplopen. Dat is niet goed. Ook de kosten van onderhoud nemen schrikbarend toe, en er zijn dus nieuwe financiële tegenvallers. Dat baart ons zorgen. De VVD wil daarom waar dat kan projecten versnellen en de onzekerheid wegnemen. Het versnellen is recent een paar keer gelukt. Ik hoorde de Minister vanmorgen nog over 77 miljoen naar voren trekken. Maar welke projecten kunnen er nog meer sneller? Hoe zit het bijvoorbeeld met de maatregelen voor verkeersveiligheid, de 500 miljoen die we in totaal beschikbaar hebben gesteld en mobiliseerden? Kan de schop eerder de grond in om de bouw te ondersteunen? En hoe gaat dat dan samen met gemeentes en provincies?

Voorzitter. Het is te prijzen dat de Minister op mijn eerdere verzoek nu inkijk geeft in de staat van het onderhoud in haar recente brief. Zoals verwacht is er de komende jaren veel meer extra geld nodig voor wegonderhoud, alleen al 1 tot 1,4 miljard per jaar extra. Voor spoor komen we ook miljarden tekort. Kunnen de Minister en de Staatssecretaris

toezeggen dat de opgave voor de komende jaren voor de te maken keuzes van een nieuw kabinet over het geld, ruim voor de verkiezingen in beeld komt? Ik vind het van belang dat wij projecten en onderhoud kunnen blijven uitvoeren. Nieuwe investeringen zijn nodig om te voorkomen dat Nederland vastloopt.

Voorzitter. Dan ga ik langs de regio's. Eerst Noord. Het is prachtig dat er in Friesland een financieringsconstructie is gevonden voor de bruggen en sluizen bij Kornwerderzand, gisteren nog. Hulde daarvoor. Dat is mooi. Het is belangrijk voor de ontwikkeling van en de werkgelegenheid in de maritieme sector rond het IJsselmeer. Als het gaat om bereikbaarheid vindt de VVD een versnelling van de reistijd op het bestaande spoor naar het Noorden belangrijk. Vandaar ook de verkenning naar de Lelylijn. Voor de bereikbaarheid van het Noorden, maar eigenlijk die van alle regio's, dus ook van Zeeland, de Achterhoek, Twente en Limburg, wil je gewoon goede, snelle verbindingen naar de Randstad hebben en andersom. Dat is fijn voor de regio, want daar wonen gewoon goede mensen die willen werken. Er zijn daar ook minder files en nog wat huizen die misschien een beetje betaalbaar zijn.

Dan Drenthe. De provincie vraagt specifiek aandacht – en dat doet de VVD dus ook – voor een ontbrekend stukje spoor van 2 kilometer op het traject Emmen-Rheine. Wat kan de Staatssecretaris daar doen? Het schijnt om 15 miljoen te gaan.

Dan ga ik naar Oost. De VVD wil de aanbesteding van de A1/knooppunt Hoevelaken vlot getrokken zien worden. Ik vraag de Minister om een update over het knooppunt A1/A30, waar een verkenning reeds is gestart. Bij de N35 wil de VVD een opwaardering naar een A35. Is de Minister het met de VVD eens dat hoewel deze weg niet hoog scoort in de statistieken als het gaat om files en ongevallen, de doorstroming van dit traject tussen de regio Zwolle en de regio Twente strategisch benaderd moet worden? Als de financiering niet rond is – die is er niet, maar er is wel 120 miljoen toegezegd vanuit Overijssel – welke doelmatige oplossing ziet de Minister dan wel? Is het mogelijk een project elders in het land of in de provincie te schrappen ten gunste van de N35?

De voorzitter:

Meneer Dijkstra, ik heb zomaar het vermoeden dat de heer Van Aalst op dit punt een vraag aan u heeft.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik maak nog even dit puntje over de N35 af. Hoe weegt de Minister deze weg in het bredere nationale belang? Wat is nodig om de N35 te kunnen verbreden conform de wens van de provincie? En welke verhouding in de financiering is dan acceptabel?

De heer Van Aalst (PVV):

Ik wil de VVD toch wijzen op al die aangenomen moties, waar ook de VVD voor gestemd heeft, waarin we als Kamer gewoon heel duidelijk hebben uitgesproken dat de N35 prioriteit is. Wat vindt de VVD er dan van dat de Minister nu aangeeft dat het ineens geen prioriteit meer is en dat het niet hoog op het lijstje staat? Dat wisten we allemaal. Dat wisten we jaren geleden al. Volgens mij hebben we met elkaar gezegd: er moet nu actie komen en het moet geregeld worden. Is de VVD het met ons eens dat we gewoon op zeer korte termijn de knoop door moeten hakken en die N35 naar een N35 moeten brengen, zoals jullie dat graag willen en wij ook?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Naar een A, hoop ik. Dat kunnen we wellicht in november doen. Daar is huiswerk voor gedaan. De Minister heeft daar ook op gereageerd. Qua files valt het relatief mee. Natuurlijk wordt de weg drukker, maar dat is in het hele land het geval. Qua ongevallenstatistieken is het ook niet dermate

erg. Maar het strategisch belang van de weg tussen deze groeiregio Zwolle en de ontwikkeling in Twente, eigenlijk de enige levensader van de hele provincie, maakt dat wij ons er best wel hard voor willen maken om te kijken wat daar mogelijk is, wat er in de toekomst moet gebeuren en wanneer we dat kunnen doen. Het aanbod dat er nu ligt, van 120 miljoen, ligt er nu nog en misschien volgend jaar nog, maar dat is op een gegeven moment ook van tafel. Ik wil dus ook kijken hoe we daarmee om kunnen gaan, hoe we dat zelf kunnen matchen en wat er in totaal überhaupt nodig is om dat einddoel te realiseren.

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

Als we alleen al naar de verkeersveiligheid kijken, dan zien we dat het zo'n beetje de enige rijksweg in Nederland is die nog dwars door een dorpskern gaat. Iedere dag steken daar kleine kinderen over om naar school te gaan. Dan moet de VVD het toch met mij eens zijn dat het bizar is dat de Minister zegt: nou, qua verkeersveiligheid valt het wel mee? We gaan toch niet wachten op verkeersdoden? We willen toch geen rijks- wegen dwars door een dorpskern? Dat moet de VVD toch met mij eens zijn?

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

Dat is historisch zo gegroeid. U heeft het waarschijnlijk over Mariënheim, maar er zijn daar ook onderdoorgangen. Je kunt natuurlijk ook de school oppakken en naar een andere plek verhuizen. Die ligt nu een beetje raar ten opzichte van het dorp. Maar goed, laten we kijken wat nodig is. Ons ideaal is wel dat de N35 uiteindelijk een A35 wordt, maar dat zal nog een tijd duren. Ik wil weten wat er nodig is om dat te realiseren met elkaar.

De **voorzitter**:

Heeft u daarover nog een vervolgvraag, meneer Van Aalst? Nee? Prima. Dan mag de heer Dijkstra zijn betoog vervolgen.

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

Dan de A2-verbredingsplannen tussen knooppunt Empel – dat is weliswaar niet Oost, maar Brabant, natuurlijk – en knooppunt Deil in Gelderland. De oplossing waar nu over gesproken wordt, lijkt niet echt robuust. Is het mogelijk om daar een extra rijbaan bij te doen? Als we het gaan doen, laten we het dan zo doen dat het definitief goed is. Ik heb ook zorgen als het gaat om de aansluiting op met name de A15. Dat is de tweebaansgoederencorridor naar het Ruhrgebied. Die is nog steeds tweebaans. Het moet niet zo zijn dat je weer nieuwe flessenhalzen krijgt. Wat kan de Minister daarover zeggen? De A15 blijft ook de zwakste schakel in de west-oostverbinding en andersom. Ik zou graag zien dat de verbreding voorbij Gorinchem ook verder naar het oosten wordt doorgetrokken, conform eerdere moties. Ik hoop deze goederencorridor ook terug te zien in het investeringsfonds dat eerder is aangekondigd. Dan over de provincies. Je ziet dat bijvoorbeeld Gelderland extern salderen niet toelaat. Maar hoe waken we er nou voor dat die wegenprojecten, met name ook in Gelderland, wel vlot getrokken kunnen worden? Hoe gaat de Minister provincies bewegen voor deze rijksprojecten? Dan ga ik snel naar West. De verbreding van de A12 tussen Gouda en De Meern wil ik graag zien in combinatie met woningbouw op Rijnenburg bij Utrecht. Hoe zorgen we ervoor dat woningbouw en wegenbouw echt op elkaar gaan aansluiten, zeker als daar zo meteen 25.000 huizen komen? Wat kan de Minister daarover toezeggen?

Als het gaat om het Zuidasdok zien we tegenvaller op tegenvaller. Hoe gaat de aanvullende rekening van circa 1 miljard of meer verdeeld worden? Wat gaat de stad Amsterdam zelf meebetalen aan zijn eigen project, wat doet de regio en wat doet de provincie Noord-Holland? Ik wil

niet dat de rest van Nederland opdraait voor een tegenvaller in Amsterdam.

Dan de vernieuwing van de Van Brienenoordbrug. De VVD ziet een kans om die te combineren met de derde oeververbinding. De huidige brug moet natuurlijk op tijd worden vervangen. Een derde oeververbinding, wellicht er dichtbij, kan ook helpen tegen de files die er nu dagelijks zijn. De 200 miljoen die wij beschikbaar hebben gesteld, was immers ook autogeld en moet dat doel dienen. Lokaal verkeer kan heel goed met de auto, de bus, het ov of op tweewielers via de derde oeververbinding. Is de Minister dat met ons eens?

Ten slotte Zuid. Over de voorkeursbeslissing had ik het net al, Deil-Den Bosch. Bij knooppunt Hoopolder wil de VVD uiteindelijk graag de verkeerslichten verwijderd zien. Welke eindsituatie ziet de Minister daar en wat kan er op termijn?

Ik vraag blijvende aandacht voor de A2 Eindhoven naar het zuiden. Het is raar dat Limburg nog steeds ontsloten wordt door de A2, met maar twee banen. Wanneer leggen we daar een extra rijstrook neer?

Ten slotte het knooppunt Eindhoven en Brainport. Hoe zit het met het toekomstbeeld ov als het gaat om Zuid-Nederland?

Dan nog iets specifiek over de woningbouw. Bij Flevoland en Haarlemmermeer zijn er enorme projecten. Hoe zien de bewindspersonen dit voor zich als het gaat om de IJmeerverbinding, de doortrekking van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol en de Duinpolderweg, die voor woningbouw essentieel is maar waar de provincie Noord-Holland op dit moment niet in mee wil?

Dan heb ik het meeste wel gehad.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Dijkstra. U was inderdaad aan het einde van uw eerste termijn. Ik zie dat mevrouw Kröger een vraag aan u heeft.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik dacht: ik wacht even het hele betoog van de heer Dijkstra af. Toen hij het over Oost-Nederland had, zei hij volgens mij: daar wonen goede mensen die willen werken. Bij Zeeland ging het ook over goede mensen die willen werken. Vervolgens maakte hij het rondje Nederland af. Ik ben benieuwd waar de niet-goede mensen die misschien wel niet willen werken wonen.

De voorzitter:

Ik kan bevestigen dat in Zeeland goede mensen wonen die willen werken. Meneer Dijkstra, misschien wilt u daarop reageren.

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

Nou ja, de mentaliteit van heel veel mensen in de Achterhoek en in Zeeland is uitstekend, maar dat is in het hele land natuurlijk zo. Wel zie je dat mensen die in de regio wonen, ook graag willen werken. Vaak is hun werk wat verder weg. Daarom zijn die verbindingen zo essentieel. In de Randstad willen ook heel veel mensen die heel goed werken. Maar zij hebben wat meer keuze aan banen. Ik wil dat wij Nederland kleiner maken en de bereikbaarheid met de regio's vooral vergroten, zodat meer mensen van en naar de Randstad kunnen, zodat ze kunnen wonen en werken op een plek waar ze zelf willen. Ik denk dat dit essentieel is: de kwaliteit van leven, een goede baan en niet te veel reistijd tussendoor. Mijn ideaal is dat alle uithoeken van Nederland binnen twee uur bereikbaar zijn. Daar strijd ik voor.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger wil daar niet meer op reageren. Dan geef ik de heer Laçin het woord.

De heer **Laçin** (SP):

Dank u wel, voorzitter. Het is een illusie om te denken dat de wereld van voor de coronacrisis terugkeert, zei de Minister-President twee maanden geleden nog. Het is daarom ook achterhaald om te denken dat meer en bredere snelwegen het fileprobleem gaan oplossen. Het is tijd voor radicaal andere keuzes over mobiliteit. Het is tijd om te investeren in openbaar vervoer, meer spoor en meer fietspaden. Corona maakt die investeringen ook noodzakelijk. Nu geeft 30% van de mensen aan meer te zullen gaan fietsen tijdens en na de crisis. Niet alleen de SP vindt dat er meer geïnvesteerd moet worden in het ov en de fiets. Dat blijkt ook uit onderzoeken in opdracht van het ministerie zelf. Al in het vorige MIRT-debat haalde ik het rapport aan van CE Delft en MOVE Mobility, «Een nieuwe kijk op bereikbaarheid», dat aantoonde dat investeringen in fiets en ov veel meer effect hebben dan investeringen in de auto. In haar langverwachte reactie op dit rapport, vorige week vrijdag, onderschrijft de Minister deze conclusie. De onderzoekers gaan met decentrale overheden bezig met bereikbaarheidsopgaven en oplossingen. Ook zegt de Minister dat haar ministerie gaat kijken hoe de uitkomsten daarvan door anderen gebruikt kunnen worden. Maar wat gaat zij zelf doen? Gaat zij in het MIRT, en straks met het Mobiliteitsfonds, met deze kennis voorrang geven aan ov- en fietsprojecten? Ik hoor daar straks graag wat meer over, want de reactie die we hebben gekregen, vond ik vrij summier.

Gisteren zagen we ook dat de ANWB oproept tot meer fietspaden, maar tegelijkertijd wijst op de veiligheid. Hoe maken en houden we het fietspad veilig? Dat heeft vooral te maken met het kruisen van auto's, fietsen en voetgangers. Welke ideeën zijn er om stromen te scheiden en wordt hier al werk van gemaakt? Ook wordt er gesproken over een maximum-snelheid op het fietspad, met handhaving erop, want onderlinge snelheidsverschillen vergroten de kans op ongelukken. Wat vindt de Staatssecretaris van dit idee?

Tot slot ben ik blij dat de fiets vanaf 1 juli weer mee mag in de trein. Daar hebben we met meerdere partijen om gevraagd en een motie over ingediend. Ik ben blij dat dit geregeld is. Voor veel mensen is het een oplossing bij de noodzakelijke reizen die gemaakt worden.

Dan ga ik naar het spoor, voorzitter. Over de lijn Heerlen-Aken zegt de Staatssecretaris in haar brief van 11 juni dat ze een sneltreinverbinding van Arriva wil laten rijden, in 2025 wellicht twee keer per uur. Dat is niet de ambitie die deze Kamer heeft uitgesproken. Wij willen een volwaardige internationale intercityverbinding. Waar de Staatssecretaris beren op de weg ziet, heeft de NS gelukkig wel de handschoen opgepakt en een alternatief uitgewerkt vanuit Den Haag via Heerlen naar Aken. Mijn complimenten daarvoor. Het kan dus wel. Is de Staatssecretaris bereid dit alternatief verder uit te werken en op te nemen in de volgende concessie, om zo werk te maken van grensoverschrijdende spoorverbindingen waar Heerlen en heel Limburg veel aan zullen hebben? Graag een reactie daarop.

Een goed voorbeeld van investeringen in het ov dat veel kan opleveren en waar de SP zich ook al geruime tijd voor inzet, is de Lelylijn. De heer Dijkstra haalde dit ook al aan. De ontsluiting van de noordelijke provincies loopt op dit moment via flessenhals Zwolle, iets wat al te vaak voor problemen zorgt. Het dwingt mensen uit Friesland, Groningen en Drenthe de auto in, omdat het ov op dit moment een onbetrouwbaar alternatief is. Ondernemers en lokale bestuurders zien veel kansen in deze spoorlijn; de aanleg ervan creëert mogelijkheden voor woningbouw en voor banen en kan ook leiden tot meer internationaal treinverkeer richting Denemarken en verder naar boven. Hoe staat het met de onderzoeken naar de Lelylijn en voert de Staatssecretaris gesprekken met lokale bestuurders om stappen te kunnen zetten in dit dossier?

Dan wil ik ook nog de motie van mevrouw Van der Graaf over de Nedersaksenlijn aanhalen. Kan de Staatssecretaris toelichten hoe het staat met dat onderzoek?

Voorzitter. Steden worden steeds drukker. Er is simpelweg geen mogelijkheid om problemen in die steden op te lossen met meer asfalt. De ruimte en de vraag ernaar zijn er niet. De metropoolregio Rotterdam Den Haag vraagt om investeringen in de aanleg en het verbeteren van ov. Ze hebben daarbij al uitgerekend dat in hun situatie elke geïnvesteerde euro bijna twee keer zo veel oplevert en dat de maatschappelijke winst ook heel groot is. Voor Utrecht geldt hetzelfde. Die stad groeit hard en er liggen plannen klaar voor meer en beter ov. Enerzijds is dat hard nodig om Utrecht Centraal te ontlasten, anderzijds is het nodig voor de bouw van tienduizend woningen in Utrecht-Zuid. Bouwen begint immers met bewegen. Graag hoor ik van de bewindspersonen hoe zij gehoor geven aan deze oproep voor ov van de grootstedelijke regio's.

Voorzitter. Mijn laatste stukje. Naast de coronacrisis hebben we ook een stikstofcrisis. Toch wil de Minister doorgaan met verschillende MIRT-projecten, waaronder de verbreding van de A27 bij Amelisweerd. Dit terwijl er een alternatief is, dat ook onderzocht is door bureau SUUNTA. De Minister zegt in haar brief dat onder andere de verkeersveiligheid niet gegarandeerd kan worden in die variant. Ik kan niet lezen waarop dat gebaseerd is. Ik wil die uitleg graag van de Minister horen. Er is een goedkopere oplossing met minder stikstofuitstoot en binnen de bak. Waarom kiest de Minister daar niet voor?

Afrondend zou ik graag een reactie van de Minister willen op het feit dat stikstofuitstoot van auto's anders wordt berekend dan de uitstoot van andere bronnen. Alleen uitstoot binnen een straal van 5 km bij natuurgebieden zou meegenomen worden. Klopt deze stelling en, zo ja, kan de Minister dit meteen aanpassen en alle uitstoot van auto's meenemen, zoals ook bij andere bronnen gebeurt? Als dit klopt, moet het heel snel opgelost worden. Graag een reactie.

Voorzitter. Daar wil ik het bij laten. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Laçin. Keurig binnen de tijd. Mevrouw Postma heeft nog een vraag aan u.

Mevrouw Postma (CDA):

De heer Laçin begon zijn betoog heel mooi. Hij zei: door corona leven we eigenlijk in andere tijden. Daar is het CDA het mee eens. We hebben nu te maken met een andere manier van verplaatsen. Daarna zei de heer Laçin iets waarvan ik dacht: volgens mij is dat niet zo. De heer Laçin zei: en daarom is het zo belangrijk dat we nu gaan investeren in ov. Maar je ziet nu juist dat er veel verplaatsingen zijn met individueel vervoer. Dat is de fiets die de heer Laçin al noemde, die zo belangrijk is. Maar dat is ook de auto. Is de heer Laçin het dan niet met me eens dat we op dit moment juist moeten gaan kijken naar het spreiden van die vervoersstromen in de tijd? Moeten we niet meer gaan kijken hoe we mensen uit de spits kunnen halen, hoe we veel meer over de dag kunnen gaan spreiden, zodat we geen hyperspits krijgen in de trein maar ook geen of minder spits op de wegen zelf?

De heer Laçin (SP):

Daar ben ik het helemaal mee eens. Daarom hebben wij in eerdere debatten ook gepleit voor afspraken met werkgevers over gespreid werken en meer thuiswerken. Dat is, om het zo maar te zeggen, toch wel een beetje het nieuwe normaal. Daar zijn wij zeker ook voorstander van. Maar volgens mij gaat dat prima samen met meer investeringen in het ov en in de fietspaden. Het klopt dat mensen door de coronacrisis toch wel een beetje benauwd zijn om in het ov te gaan zitten. We zien dat er vanaf

1 juli versoepelingen in het ov zijn. Wat ons betreft, gaan we zo snel mogelijk weer heel veel mensen naar het ov toe leiden, uiteraard zo veilig als dat kan. Maar waarmee ik mijn betoog ook begon: ik denk dat individueel vervoer geen oplossing zal bieden. Dat geldt dan vooral voor de auto. Laat mensen vooral fietsen, zou ik zeggen. Maar allemaal massaal de auto in, dat zal geen oplossing bieden. Daar moeten we heel snel vanaf. Daarom moeten we ook niet, zoals de woordvoerders van de PVV en de VVD stellen, alsmáar in asfalt investeren. We moeten er juist voor zorgen dat we duurzaam uit deze crisis komen, dat mensen weer vertrouwen in het ov krijgen. We moeten investeren in ov, zodat mensen dat altijd als alternatief hebben.

De voorzitter:

Mevrouw Postma wil daar nog op reageren.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ik was even heel benieuwd. De heer Van Boxtel zei volgens mij dat hij eigenlijk 7% duurzaam minder mensen in zijn trein verwacht dan voorheen, dan voor de crisis. Betekent dit dat de SP zegt dat we die mensen weer in die trein moeten hebben? Of is er meer realisme, gaan we echt kijken naar die spreiding en investeren we bijvoorbeeld meer in fietspaden?

De heer Laçin (SP):

Nogmaals, daar ben ik het mee eens. We moeten investeren in fietspaden. We moeten investeren in ov wat mij betreft. En zijn er inderdaad al afspraken over die spreiding, over het thuiswerken? Ik hoop dat ik deze vraag ook een beetje richting de bewindspersonen kan stellen. Ik vind dat dit heel snel geregeld moet worden. We hebben de afgelopen maanden met z'n allen gemerkt dat dingen ook op afstand kunnen. Dat is niet altijd even ideaal, maar het kan wel. Dus laten we dat vooral borgen, zodat we minder massaal de wegen opgaan. En als we ons dan toch verplaatsen, laten we dat dan vooral zo duurzaam mogelijk doen. Dat is waar de SP voor staat.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Postma, is dat voldoende beantwoord zo? Ja. Ik moet even om de heer Van Aalst heen kijken. Prima. Iemand nog een vraag aan de heer Laçin? Zo te zien niet. Dan mag ik het woord geven aan mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Na maanden van alleen noodzakelijke reizen komt de mobiliteit weer langzaam op gang, maar hoe houden we de positieve ervaringen van de afgelopen maanden vast? Meer thuiswerken, meer spreiding op de weg en in de trein, minder CO₂- en stikstofuitstoot en minder overlast: dat is mijn inzet. Als de SER nu advies gaat geven over structureel meer thuiswerken en een betere spreiding van werk- en schooltijden, hoe nemen we dat dan mee in de plannen die op het Ministerie van IenW worden gemaakt?

Heel wat van die plannen liggen trouwens sowieso stil door stikstof. De commissie-Hordijk was zeer kritisch over de manier waarop stikstof als gevolg van het wegverkeer wordt berekend: veel te beperkt. Wanneer kunnen we de reactie van het kabinet verwachten? Waarom wordt er gewerkt met een soort dubbele boekhouding? Voor nieuwe snelwegen wordt gerekend met een model dat een lage uitstoot berekent, terwijl voor de opbrengst van de 100 km/u-maatregel juist een model wordt gebruikt dat een hele hoge stikstofopbrengst berekent. Dan reken je jezelf rijk. De Minister wil door met de zeven grote MIRT-projecten, maar geeft ook aan dat nu nog niet duidelijk is hoeveel stikstofruimte daar eigenlijk voor

nodig is. Kan de Minister aan de Kamer toezeggen een totaaloverzicht van de benodigde stikstofruimte met de Kamer te delen voordat de keuze wordt gemaakt om een specifiek tracébesluit verder voor te bereiden, zodat wij betrokken zijn bij de prioritering van projecten?

Dan het onderhoud van wegen en spoor. Dat is echt een groot zorgpunt voor mij. Ik ben blij dat na aandringen van de Kamer de meerjarenraming van de instandhoudingsbehoefte extern getoetst is. ProRail heeft 7 miljard extra nodig tot 2025, en nog eens 14 miljard daarna. Echt enorm veel geld. Voor Rijkswaterstaat zijn – ik citeer – «de onzekerheden over de tekorten te groot om deze te kwantificeren». Ik schrik hiervan. Hoe gaan we dit ooit dekken? Ik noem ook de zin over «de maakbaarheid van de onderhoudsopgave in combinatie met nieuwe aanleg». Dat is toch geen optie? Onderhoud gaat toch voor aanleg? Ik ben blij dat de motie-Kröger om voldoende goede mensen te werven, echt wordt aangepakt. Ik zie uit naar de resultaten daarvan.

Dan een specifiek project waar we het vaker over hebben in deze Kamer: de A27. Uit het advies van de Commissie voor de m.e.r. maken we op dat er weer een nieuw bouwplan ligt met een soort ondergrondse Chinese muur, waarvoor meer beton nodig is dan voor de Oosterscheldekering. De vijf grootste denkbare obstakels voor het project zijn niet opgelost. Het gaat dan om CO₂-uitstoot, stikstof, de bouwrisico's met kans op veel meer verkeersoverlast en mogelijk enorme budgetoverschrijdingen, allemaal zaken die toch van links tot rechts zorgen zouden moeten baren.

Voorzitter. Ik wil de Minister vragen om voordat er een nieuw tracébesluit ligt, de financiële onzekerheden beter in beeld te brengen en zo snel mogelijk met de Kamer te delen. Ik sluit mij ook aan bij de vraag van de heer Laçin over het SUUNTA-advies.

Dan van een onnodige snelweg naar de modaliteit waar wij het liefst vol op inzetten: de fiets. Voor meer fietsgebruik is ruimte nodig: meer stallingen, meer snelfietspaden en meer ruimte op de weg. Er wordt nu geld beschikbaar gesteld voor verkeersveiligheid: 50 miljoen per jaar. Is het mogelijk om die cap eraf te halen en gewoon meer te honoreren als er meer wordt aangevraagd omdat wij dat nu juist willen aanjagen, ook om de werkgelegenheid een zet te geven? Hoe zorgen we dat de fiets goed verankerd zit in de woondeals en hoe kunnen we verder nog fietsinfra versnellen?

Ik zou ook graag een reactie krijgen over een aantal specifieke fietsbruggen. Ik noem de Paddepoelsterbrug. Hoe zorgen we echt voor een veilige fietsverbinding? Wanneer is er nieuws over de brug over het IJ? En ik noem de fietsbrug over de Lek. Waarom kunnen we de oude boogbrug niet houden, zodat mensen veilig over kunnen fietsen?

De grote uitdaging waar we voor staan, is toch goede ov-ontsluiting voor de enorme bouwopgave die er ligt. Nieuwe woningen en ov moeten hand in hand gaan, want er is geen ruimte voor nog meer auto's in onze binnensteden. Lightrail en nieuwe metrolijnen binnen en tussen steden; we hebben het keihard nodig. Wanneer krijgen we een beeld van het kostenplaatje dat bij een ambitieus Toekomstbeeld OV hoort?

Tot slot het internationale spoor. Het internationale spoor moet stevig verankerd zijn in de Europese Green Deal. Daar is nu volgens mij een debat over gaande. Maar hoe zorgen we dat dit ook echt tot betere verbindingen binnen Nederland leidt? Is de lobby al opgestart? Hebben we een concreet plan voor welke verbindingen we samen met onze buurlanden willen optuigen? Op verzoek van de Kamer heeft de NS nog eens goed gekeken naar een van die verbindingen, namelijk de verbinding naar Aken, en het kan dus wel. Wat gaat de Staatssecretaris doen om het dan ook mogelijk te maken?

Dan een hele specifieke verbinding: de trein naar Malmö. Die dreigen we mis te lopen. Wil de Staatssecretaris zich ervoor inzetten dat deze toch naar Nederland komt?

Dan de versnelling van de trein naar Berlijn. Wat zijn de concrete volgende stappen? Welke planning hebben we daarvoor?

Dan de investeringen die nodig zijn in Amsterdam-Zuid als internationale treinhub. Hoe houden we daar de vaart in?

En ten slotte de HSL-Zuid. Wij zouden toch heel erg graag zien dat er echt een soort menu komt met alle investeringen die gedaan moeten worden en wat dat oplevert, zowel voor de binnenlandse reistijdwinst als voor de aansluiting naar het buitenland. Met welke investeringen kunnen we wat bereiken? Heel graag een toezegging daarop van de Staatssecretaris. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Ik zie dat mevrouw Postma een vraag aan u heeft.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ik hoor mevrouw Kröger een mooi pleidooi houden voor ov bij woningen die gebouwd worden in de stad. Maar ik denk dat mevrouw Kröger het toch ook met mij eens is dat we niet alleen maar in een stad gaan bouwen en dat woningen er ook in andere gebieden komen, en dat het ook daar heel belangrijk is dat er naast ov goed gekeken wordt naar fietsverbindingen en toch ook echt wel naar autowegverbindingen. Is mevrouw Kröger het met mij eens dat we met de wijk vooral moeten kijken naar wat nodig is om mensen van A naar B te krijgen, en niet zozeer vast moeten zitten aan één vervoersmodaliteit?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Als je naar de bouwopgave kijkt, zie je dat een groot deel daarvan neerslaat binnen bepaalde stedelijke gebieden en regio's. Ik denk dat we echt moeten kijken naar verdichting, want we willen ook onze natuur, ons groen beschermen. Als je kijkt naar verdichting en hoeveel ruimte de auto nu inneemt in de stad, dan wil je gewoon veel en veel meer inzetten op de fiets, het ov en lopen. En waar de auto een rol speelt, willen we proberen deelauto's te stimuleren. Dus ik ben het in zoverre eens met het CDA dat we natuurlijk moeten kijken naar ontsluiting in brede zin. Maar gelet op de opgave qua klimaat, stikstof en veiligheid, zou ik het CDA willen uitdagen om achter die voorruit van de auto vandaan te komen en eens echt te kijken hoe we onze wegen en straten op zo'n manier inrichten dat er primair voor fiets en ov toegankelijkheid wordt gecreëerd.

De voorzitter:

Mevrouw Postma, is uw vraag voldoende beantwoord?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Nee, nee, nee. Het roept juist meer vragen op. Mevrouw Kröger heeft het met name over een situatie die bijvoorbeeld in Amsterdam heel goed zou passen. Maar wat te doen in de Kop van Noord-Holland, in Overijssel en in Groningen? Juist daar heb je ook gebieden waar je prima kan wonen en juist kan genieten van de natuur, zonder haar te verstoren, en waar ook nog ruimte is voor een auto of andere vervoersmodaliteiten. GroenLinks moet het toch ook met mij eens zijn dat mensen daar ook graag willen wonen en dat niet iedereen opeens naar de Randstad moet verhuizen?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik denk dat de opgave die wij hebben qua bereikbaarheid en het versterken van bereikbaarheid toch echt vooral ligt in het ontsluiten middels aan de ene kant openbaar vervoer en aan de andere kant, voor de korte afstanden, de fiets. Je wilt die modal shift samen vormgeven. Dat betekent natuurlijk niet dat wij zeggen dat de auto helemaal moet verdwijnen, absoluut niet. De auto heeft nu een hele prominente plek. Het

meeste van ons verkeersbeleid wordt gemaakt met die blik, vanuit de voorruit van de auto. Eigenlijk wil ik de Minister maar ook het CDA uitdagen om toch een ander perspectief te kiezen. Juist ook voor regio's buiten de Randstad is een goede ov-ontsluiting ongelofelijk veel belangrijker, omdat daar op dit moment vervoersarmoede dreigt door de verschraving. Ik ben het ermee eens dat we misschien echt wel naar innovatieve dingen toe moeten. Mobility as a Service en de pilots die gedaan worden juich ik allemaal toe. Maar ik denk dat we juist onszelf moeten uitdagen om voor versterking van de meest schone vormen van vervoer te kiezen.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Ik zie dat mevrouw Van der Graaf inmiddels in ons midden is aangeschoven. Ik mag haar gelijk het woord geven.

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

Dank u wel, voorzitter. Wat we hier proberen te doen met elkaar, is mensen met elkaar verbinden op een zo veilig en schoon mogelijke manier. Daar vragen we vandaag ook aandacht voor. De uitdagingen waar onze infrastructuur voor staat, zijn niet klein. Nederland wordt steeds drukker. De ruimte in de Randstad raakt op. Mensen reizen dus steeds vaker, en dat in een tijd waarin we het klimaat en de natuur steeds minder moeten belasten. Dat zijn dus de uitdagingen waar we voor staan. Voorzitter. Dat brengt ons bij een belangrijke vraag: hebben we genoeg oog voor iedereen? Kan iedereen deelnemen aan het openbaar vervoer? Voorzitter, ik word een beetje afgeleid, want ik hoor wat gepiep.

De voorzitter:

Dat hoorde ik ook.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Excuses. Dat is mijn diabetesapparaat en die kan ik niet uitzetten. Die piepjes gaan nou eenmaal af en toe af om mij een alarm te geven. Sorry, maar er zit geen Zoomfunctie op dit apparaat.

De voorzitter:

Dan weten we in ieder geval waar het vandaan komt. Mevrouw Van der Graaf, gaat u verder.

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

Dat geeft niet, mevrouw Van Esch. Dan weet ik dat ik niet ineens op hoeft te staan omdat er ergens nood aan de man is.

Voorzitter. Voor de ChristenUnie is het heel erg belangrijk dat iedereen kan deelnemen aan het openbaar vervoer. Gisteren sprak ik met Ruud. Hij woont in Den Haag en is slechtziend. Als wij werken aan betere toegankelijkheid van het openbaar vervoer, dan betekent dat voor hem dat hij kan meedoen aan de samenleving en dat hij zelfstandig op pad kan gaan. Dat is wat wij willen als ChristenUnie. Ik heb in december een motie ingediend – die is ook aangenomen door de Kamer – om tot concrete afspraken te komen op het gebied van wat we verstaan onder toegankelijk openbaar vervoer en om dat als minimumeis in aanbestedingen mee te nemen. De Kamer heeft zich daarover uitgesproken. Het College voor de Rechten van de Mens heeft vorig jaar een uitspraak gedaan naar aanleiding van de zaak over een reiziger met een elektrische rolstoel die werd geweerd door een vervoerder. Ook het College voor de Rechten van de Mens heeft gezegd: kabinet, maak het «Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer beter», verduidelijk het en voeg er ook zaken aan toe. Vandaag doe ik een schot voor de boeg, nadat ik allemaal belangenorganisaties heb gesproken voor mensen met een beperking, voor mensen met een visuele beperking, voor mensen met een chronische ziekte, voor mensen

met een lichamelijke beperking en voor mensen met dementie. Dat plan wil ik heel graag aanbieden aan de Staatssecretaris met de vraag of zij voor het spoororderingsdebat met een schriftelijke reactie hierop wil komen, omdat we weten dat het «Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer» ontzettend van belang is als we eisen willen gaan stellen in alle aanbestedingen en in nieuwe concessies, waar we zelf als Rijk voor staan, maar die ook de provincies en gemeenten aangaan. Dat plan zou ik heel graag willen aanbieden, ook aan de collega's.

De voorzitter:

Dank u wel. Het is even lastig in verband met corona. Ik denk dat het het handigste is als u de stukken aan de bode geeft. Dan zullen wij die ronddelen.

Vervolgt u uw betoog, alstublieft.

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

Dank u wel. Ik haalde net al eventjes het onderwerp corona aan. We zijn blij dat gisteren het besluit is genomen dat de fiets weer mee mag in de trein. We zijn ook blij dat de aandacht die we hiervoor hebben gehad in de Kamer en de motie die is aangenomen, tot concrete resultaten hebben geleid. Ik denk dat veel mensen daar blij mee zijn. De gevolgen van deze crisis voor onze economie kunnen we nog niet helemaal overzien, maar we weten wel dat deze crisis zal ingrijpen. Dat leidt bij ons tot de gedachte dat onze economie ook impulsen nodig heeft en dat anticyclisch investeren vanuit de rijksoverheid hierbij van belang is. Dus ik wil graag aan de Minister en de Staatssecretaris vragen om hierop in te gaan. Wat betekent dit voor de prioriteiten die in het MIRT zijn gesteld?

Ik wil nog terugkomen op de onbewaakte overwegen, waar ik aandacht voor heb gevraagd. In de Kamerbrief over spoorveiligheid wordt nu verwezen naar de mogelijkheid van een wettelijke aanwijzingsbevoegdheid in verband met de aanpak van onveilige overwegen. Ik zou heel graag willen weten wanneer de Staatssecretaris ons hierover kan informeren en hoe ze die aanwijzingsbevoegdheid wil gaan inzetten. In het kader van het spoor vraag ik aandacht voor de motie-Van der Graaf/Ziengs over de kortere reistijd naar het noorden, die de Kamer heeft aangenomen. We willen de reistijd verkorten met 30 minuten in 2030. Ik vraag de Staatssecretaris: hoe gaan we die versnelling nou realiseren? Welke concrete acties onderneemt het kabinet nu? Staat die deadline van 2030 ook voor de Staatssecretaris? Hebben we genoeg budget om dat ook te realiseren? Graag een reactie.

De voorzitter:

Mevrouw Van der Graaf, de heer Gijs van Dijk heeft hier een vraag over.

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

Dit is een terecht punt. Wij hebben ons ook druk gemaakt over het noorden en ik zie dat het noorden zich ook zorgen maakt. Wat is dus het concrete voorstel van mevrouw Van der Graaf om dat toch sneller te laten gebeuren dan het zich nu laat aanzien?

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

Dat is precies wat ik hier neerleg: hoe gaan we dat realiseren? Want de uitspraak van de Kamer was heel duidelijk. Daar is geen speld tussen te krijgen. Ik wil daarop dus heel graag een reactie van de Staatssecretaris. Hoe gaan we hier nou aan werken? Dat is inderdaad ook de zorg van de reizigers die in het noorden wonen. Zij willen daar ook versnelling op. Ik vraag in deze lijn ook hoe het staat met het haalbaarheidsonderzoek naar de Lelylijn. Wordt wat er nu ligt ook gepubliceerd? Kan de Staatssecretaris daar ook op reageren? Ik vraag ook...

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van der Graaf. Ik kijk even naar de heer Van Dijk. Is uw vraag zo voldoende beantwoord? Dat is het geval. Dan vervolgt u uw betoog, mevrouw Van der Graaf.

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

Dan heb ik spreektijd gewonnen, voorzitter.

Ik vraag ook naar het haalbaarheidsonderzoek van de Nedersaksenlijn. Hoe staat het daar nu mee? Daar heeft de Kamer een uitspraak over gedaan.

In het kader van de spoorlijn Emmen-Rheine hebben wij zorgen over het onderzoek door ProRail, dat noodzakelijk is voor de besluitvorming in het najaar van 2020. Wordt dat wel op tijd opgeleverd? Ook de Duitse partners hebben gepland om dit najaar financieringsafspraken te maken, zodat de ambitie van een treinverbinding vanuit Duitsland naar Drenthe eind 2024 haalbaar blijft. Het zou heel behulpzaam zijn als de Staatssecretaris ProRail zou aansporen om dat benodigde onderzoek zo snel mogelijk op te leveren. Kan ik daar een reactie op krijgen?

Voorzitter. Op 16 juni 2020 heeft de Europese Rekenkamer zijn verslag over de uitwerking van een aantal TEN-T-projecten gepubliceerd. Als het over de TEN-T-hogesnelheidslijnen gaat, heeft Nederland op dit moment niks in die lijst staan. Daarnaast loopt Nederland hierdoor weer Europese cofinanciering mis voor projecten die ten goede komen aan een beter functionerende interne markt en internationale spoorverbindingen. Graag een reactie vanuit het ministerie hierop. Waarom laten we hier middelen liggen? We hebben hier immers ambities in.

Dan de wegen en de verkeersveiligheid. Ik heb in het najaar aandacht gevraagd voor de veiligheid rondom scholen en voor het ontwikkelen van een app. Hoe is daaraan opvolging gegeven? Hoe staat het met de gesprekken met de Belgen hierover? Ook een Zweeds bedrijf schakelt over op een kinderstem wanneer de auto een school nadert, zodat mensen voorzichtiger gaan rijden. Is dat een optie die de Minister mee wil nemen? Dan de N35. De Minister blijft volharden in haar weigering om met de provincie het bestuurlijk overleg aan te gaan over het cofinancieringsaanbod. Hierover is wel een motie aangenomen door de Kamer. Gaat de Minister die motie ook uitvoeren?

De voorzitter:

Mevrouw Van der Graaf, u bent aan het eind van uw spreektijd aangekomen. Heeft u nog één zin die u uit kunt spreken?

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

Ja, dan vraag ik nog naar twee punten. Over de vrachtwagenheffing krijgen wij signalen dat de wegbeheerders niet goed zijn meegenomen in het proces. Kan de Minister daarop reageren?

Dan nog de Merwedebrug. Het Centraal Overleg Vaarwegen maakt zich ernstige zorgen over het ontwerp voor de Merwedebruggen, die 1,5 meter lager komen te liggen dan in de huidige situatie. Dat is heel nadelig voor zowel het wegverkeer als de scheepvaart. Wat gaat de Minister daaraan doen?

De voorzitter:

Dat was een lange laatste zin. Ik zie dat mevrouw Postma wil reageren, maar zij heeft haar vier interrupties al achter de rug.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Nee, mevrouw Postma zit klaar om...

De voorzitter:

O, mevrouw Postma maakt zich gereed om haar bijdrage te leveren! Ik kijk eerst even of er nog iemand een vraag heeft voor mevrouw Van der Graaf. Nee, niemand? Dan mag mevrouw Postma. U zat er al klaar voor, dus ga uw gang.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ik zat al helemaal klaar, dus laten we maar van start gaan.

Corona heeft ons de snelste reductie in files gegeven die we ooit hebben gezien. Corona heeft ons ook geleerd hoe we thuis kunnen werken. We zouden gek zijn als we deze vaardigheden weer over boord zouden gooien. Vóór Corona zagen wij namelijk een spits die hoger was dan ooit. De spits is goed voor 72% van alle files in Nederland. De vraag is wat we gaan doen ná corona. Gaan we weer terug naar onze spitsverslaving of zijn we slimmer dan dat? Het CDA wil af van het negen-tot-vijfkantoorzitten. Ik heb de Minister en de Staatssecretaris al eerder gevraagd om concrete afspraken te maken met bedrijven, overheden en onderwijsinstellingen over thuiswerken en spitsmijden. Van die afspraken zie ik nog niets. Kunnen de Minister en de Staatssecretaris toezeggen dat die concreet worden, met een handtekening, een convenant of wat dan ook, maar minder vrijblijvend dan alleen praten?

Voorzitter. In het voorjaar van 2021 wordt de nieuwe NMCA gepubliceerd. Een vijfde van de files wordt veroorzaakt door ongevallen. Verkeersveiligheid is dus van grote invloed op onze bereikbaarheid. Het CDA ziet graag dat verkeersveiligheid als belangrijke pijler meeweegt in de NMCA. Graag een reactie van de Minister.

Door de rekenmethode van economische verlieskosten bij de NMCA vallen seizoensgebonden knelpunten die belangrijk zijn voor een regio zoals Zeeland, die veel toerisme heeft, buiten de boot. Maar ook een regio waarin de spits 's ochtends van noord naar zuid gaat en 's avonds van zuid naar noord heeft veel minder kans om meegenomen te worden in projecten dan een weg in de Randstad. Dat kan niet. Kan de Minister seizoens- en enkelzijdige spitsbewegingen mee laten wegen als een belangrijke factor in de nieuwe NMCA?

Voorzitter. Het CPB gaf aan dat het verstandig is om nu te gaan investeren. Het CDA is heel blij met de proef met het tonen van de snelheid op de matrixborden die in september start. Eerder heeft de Minister aangegeven dat in 2027 alle matrixborden vervangen zijn. Kan de Minister uitrekenen en aan de Kamer laten weten hoeveel het kost om dat nu al te gaan doen?

Voorzitter. Dan begin ik met mijn rondje Nederland. We gaan eerst naar Oost-Nederland. Voor de zoveelste keer pleit het CDA voor de N35. Het geduld van het CDA raakt op. Als deze weg in de Randstad had gelegen, was waarschijnlijk al tien keer de portemonnee getrokken. En dan heeft de provincie ook nog aangeboden om 120 miljoen bij te dragen. De Kamer heeft al tal van moties aangenomen, onder andere de motie-Postma – met 145 stemmen voor – om in het aparte bestuurlijk overleg een gezamenlijk einddoel af te spreken voor de MIRT-planning van de N35. Dat gesprek heeft niet plaatsgevonden. Het CDA vindt het onbegrijpelijk dat weer de wens van de Kamer wordt genegeerd. Zegt de Minister toe om op de kortst mogelijke termijn een apart bestuurlijk overleg te voeren met de provincie Overijssel om zo alsnog de motie uit te voeren?

De **voorzitter**:

Mevrouw Postma, daarover is een vraag van de heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Mooi dat het CDA zo hard pleit voor de N35. Dat doen er meer volgens mij, maar mijn complimenten daarvoor. Stel nu eens dat de Minister dit toch niet gaat doen. Wat doet het CDA dan?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Nog niet iedereen is aan het woord geweest, maar hier hebben al vijf partijen de N35 in hun inbreng genoemd. Ik ga ervan uit dat het feit dat meerdere partijen hiervoor pleiten genoeg urgentie geeft om ervoor te zorgen dat we beginnen met het uitvoeren van de motie waar 145 leden voor hebben gestemd – daar stond iedereen in de Kamer dus achter – en dat het gesprek heel snel zal plaatsvinden. Ik neem aan dat we daarna met z'n allen gewoon weer verder gaan praten.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dit klinkt heel mooi. Dat maakt het iets scherper, maar mijn echte vraag was: stel nu eens dat de Minister dat niet doet, gaat het CDA hier dan een hard punt van maken in de coalitie?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ik ga er gewoon van uit dat de Minister dit doet. En anders gaan we er inderdaad wel een hard punt van maken, en volgens mij met z'n allen, want ik hoor hoeveel mensen dit nu al opbrengen en ik zie hoeveel partijen en mensen achter deze motie staan. Maar ik noem ook al die moties die de Kamerleden eerder hebben ingebracht. Het signaal lijkt mij dan toch wel duidelijk.

De **voorzitter**:

Meneer Stoffer vindt het ook duidelijk, zie ik.

De heer **Stoffer** (SGP):

Heel mooi. Als de Minister het niet doet, valt het kabinet hierop, begrijp ik. Nou, dat wou ik horen.

De **voorzitter**:

Ik heb niet voor niks gezegd dat dit het leukste debat van het jaar is. Ik zie dat iedereen dat ter harte neemt. Meneer Van Aalst, u had ook nog een punt.

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

Jazeker, voorzitter. Als hier voorbijkomt dat het kabinet aan het vallen is, dan ben ik er natuurlijk als de kippen bij! Weet je, de afgelopen weken... 160 jaar besluitvorming gaat al vooraf aan die N35 en nog is er eigenlijk geen zak gebeurd. Dat is wat er uit de regio komt. Ik ben blij te horen dat we eigenlijk nu al vaststellen dat we een meerderheid hebben. Het is een beetje voorbarig. Ik ben toevallig de eerste spreker, dus ik kan in ieder geval aankondigen dat ik sowieso een VAO wil voor de zomer en dat ik daarin met een motie zal komen. Ik ga er dan ook van uit dat het CDA gewoon doorpakt en dat de meerderheid die er vandaag in deze commissie is gewoon doorpakt en zegt: we wachten helemaal niet op de Minister, we gaan het gewoon doen en de Minister heeft dat gewoon maar uit te voeren. Is het CDA daarvoor te porren?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ik wil echt heel graag dat de Minister heel snel met Overijssel om tafel gaat zitten om over het voorstel te praten. Dat had ze eigenlijk al eerder moeten doen. Het lijkt mij heel goed dat zij eerst met elkaar gaan praten en daar uit gaan komen. Ik zie ook dat er licht is tussen uw voorstel, meneer Van Aalst, en het voorstel van de VVD. De een wil een rijksweg en u wil geloof ik geen snelweg door een dorpskern.

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

Het CDA draait er nu een beetje omheen door het terug te leggen. Met de VVD ben ik daar zo uit. Dan wordt het wat mij betreft twee keer een zesbaanse A35 richting Oost-Nederland. Weet je waar het hier om gaat? Het CDA heeft ongeveer sinds zijn oprichting zo'n beetje een meerderheid

in Overijssel en heeft het altijd laten liggen. Het is altijd mooi dat het CDA er hier voor pleit, maar ik stel voor dat we in het komende VAO gewoon knopen doorhakken. De Tweede Kamer is het hoogste orgaan. Wij kunnen bepalen waar we de Minister mee aan het werk zetten. Als wij hier met een meerderheid besluiten dat de N35 een A35 gaat worden, dan moet die er gewoon komen. Dus ik reken op steun van het CDA. Kan ik daarop rekenen?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Het is echt een weg die in Overijssel ligt en die van de regio is, van alle raadsleden die daar in de buurt wonen, van alle mensen die daar in het provinciebestuur zitten, van alle omwonenden. Wat het CDA belangrijk vindt, is dat zij de lead hebben, dat zij in gesprek gaan met de Minister en dat wij daarnaar luisteren. Ik wil dus eerst weten wat er uit dat gesprek komt. En dat wordt voorgelegd.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk even of er nog andere leden zijn die op dit punt willen ingaan. Nee. Mevrouw Postma, vervolgt u uw betoog.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Het CDA is verder benieuwd of, conform het MIRT 2020, in 2021 het tracébesluit wordt genomen over de onveilige N50 Zwolle-Kampen, die ook wel de dodenweg wordt genoemd. Welke stappen wil de Minister zetten rond de A1/A35, Azelo en Buren, naar aanleiding van het verkort MIRT-onderzoek? Ik verwijs naar de motie-Von Martels c.s.

En hoe staat het met de verbreding van de A28 en A50 en het oplossen van de flessenhals op de A1? Gezien de grote bouwopgave in Nederland is het CDA benieuwd welke mogelijkheden de Minister ziet voor de IJmeerverbinding tussen Amsterdam en Almere.

Hoe kijkt de Staatssecretaris aan tegen het idee van de gemeente Zwolle om de Eurostar en de Thalys te laten overnachten in Zwolle, om zo een rechtstreekse verbinding te maken met Parijs en/of Londen? Staat de Staatssecretaris net als de NS positief tegenover het onderzoeken van de haalbaarheid daarvan?

Voorzitter. Dan Noord-Nederland. Ik begin met goed nieuws over Kornwerderzand. Het is fantastisch dat er nu een handtekening staat onder dit akkoord. Bij de vervanging van de HRMK-spoorbrug pleit de regio zeer nadrukkelijk voor een spooraquaduct. Hoe kijkt de Staatssecretaris naar deze optie? Het CDA is een groot voorstander van de reistijdwinst voor de treinverbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland. Hoeveel reistijdwinst wil de Staatssecretaris behalen in 2030? Komt er een frequentieverhoging tussen Zwolle en Groningen? Hoe staat het met de uitvoering van de motie-Amhaouch c.s. voor een haalbaarheidsonderzoek naar de Lelylijn via een spoorlijn? De Lelylijn lijkt steeds meer steun te krijgen van de provincies. Ervaart de Staatssecretaris dat ook? En hoe staat het met het haalbaarheidsonderzoek naar de Nedersaksenlijn?

Dan ga ik naar Zuid-Nederland. Limburg ziet graag snelheid inzake een uitbreidingsplan voor de nieuwe infrastructuur rond de autofabriek VDL Nedcar. Hoe verlopen de gesprekken over de ontsluiting en wanneer zijn de resultaten te verwachten? Daarnaast pleit het CDA samen met de SP al langer voor een directe intercity naar Aken. Het doel van een grote meerderheid van de Kamer is om in een nieuwe concessieperiode in 2025 een directe intercity Randstad-Eindhoven-Heerlen-Aken te laten rijden. Ook uit het veld klinken positieve geluiden, zoals deze week van de NS. Wil de Staatssecretaris toezeggen dat zij de intentie heeft om samen met vervoerders te gaan bekijken welke opties er zijn om directe intercity's te laten rijden vanaf 2025?

Dan Noord-Brabant. Het CDA is benieuwd hoe de Minister het knelpunt wil oplossen bij de verkeerslichten bij het knooppunt Hooipolder, waar

veel ongelukken gebeuren. Is de Minister bereid om daarbij ook goed te kijken naar de zogenoemde trompetvariant, waarbij alle verkeerslichten vervallen? Kan de Minister verder aangeven of in het najaar besluiten worden genomen rondom het MIRT-onderzoek voor Brainport Eindhoven? Kan de Staatssecretaris specifiek voor Zeeland aangeven hoe het staat met het project «spoortrein Terneuzen», dat op de MIRT-agenda staat? En hoe kijkt de Staatssecretaris aan tegen een VeZa-boog, een nieuw goederenspoor dat de Zeeuwse lijn direct verbindt met Antwerpen? Het CDA maakt zich zorgen over de A67 en de verkeersveiligheid. Hoe gaat de Minister die verbeteren?

Ik rond af met West-Nederland. Het CDA vindt de verkeersveiligheid op de N9 in Noord-Holland van groot belang. Hoe staat het met het onderzoek naar aanleiding van de motie-Postma/Remco Dijkstra over de mogelijke infrastructurele maatregelen? Het CDA is voorstander van het verbeteren van de bereikbaarheid van de Kop van Noord-Holland. Hoe kijkt de Staatssecretaris aan tegen een verdubbeling van het spoor Alkmaar-Den Helder? En hoe staat het met de verdere vordering van de verbinding A9-A8?

De **voorzitter**:

Mevrouw Postma...

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ik ben bijna klaar.

Het CDA is benieuwd of het klopt dat in het najaar van 2020 een startbeslissing MIRT-verkenning wordt genomen voor de A12 en de A11, de A12 Gouda-Utrecht.

Welke verbetering ziet de Minister voor de A15 Rotterdam-Gorinchem?

Ziet de Minister mogelijkheden voor snelfietspaden tussen de steden in Zuid-Holland? Kan de Minister voor de provincie Utrecht aangeven hoe zij wil helpen om de volgende knelpunten op te lossen...

De **voorzitter**:

Mevrouw Postma, uw tijd is op.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ja. Ik ben bijna klaar!

Hoe wil zij helpen om de volgende knelpunten op te lossen? Ik noem de A27/A12 Amelisweerd, knooppunt Hoevelaken en de provinciegrens, de overstijgende problemen op de N201 en Rijnbrug bij Rhenen.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Postma.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Zal ik daarmee afronden?

De **voorzitter**:

Ja, zullen we dat maar doen? Want ik zie dat de Minister en de Staatssecretaris inmiddels een lamme pols hebben van het schrijven.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Dat is helemaal niet erg. Dat komt goed.

De **voorzitter**:

Dank u wel in ieder geval voor uw bijdrage, mevrouw Postma. Ik zie dat de heer Stoffer daar nog een vraag over heeft. Hij heeft het wellicht goed bijgehouden. Meneer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik hoorde mevrouw Postma het knooppunt Hoevelaken noemen. Ze had vast nog iets meer willen zeggen, maar ik ben benieuwd wat zij met het knooppunt Hoevelaken wil. Ik ben benieuwd, voorzitter, of daar iets meer tekst bij is.

De voorzitter:

We gaan kijken. Mevrouw Postma.

Mevrouw **Postma** (CDA):

We zien dat er vertraging is opgetreden bij knooppunt Hoevelaken. Daar maken we ons grote zorgen over. We willen graag weten hoe die vertraging wordt rechtgetrokken en wat voor effect dit heeft op de weg die bij Barneveld aangelegd zou worden. Want die lijkt daar in relatie toe te staan, begrijpen wij. Als de Minister daar een uitleg over zou kunnen geven, zou dat fijn zijn.

De voorzitter:

Dank u, mevrouw Postma, voor uw bijdrage op gymschoenen. Mevrouw Van Esch, tenzij iemand nog een vraag heeft aan mevrouw Postma. Meneer Dijkstra heeft nog een vraag.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Misschien heeft ze nog iets gemist?

De voorzitter:

Dat mag ze dan in tweede termijn doen, meneer Dijkstra.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Nou, ik heb nog wel wat punten.

De voorzitter:

Dat dacht ik al. Dat kunt u wellicht in tweede termijn inbrengen.

Mevrouw Van Esch, aan u het woord.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Ik begin, en dat zal wellicht een beetje verbazen, met privacy. Op de agenda van vandaag staat een lijvig rapport over de wijze waarop we omgaan met de data van auto's. Nu eigenlijk alle nieuwe auto's 24 uur per dag in verbinding staan met de servers van de fabrikanten en de hele tijd met camera's en sensoren die zich in die auto's bevinden, vastleggen wat er allemaal gebeurt, begint steeds meer de vraag te spelen van wie die data nou eigenlijk zijn. In het rapport worden vooral twee belangen beschreven: dat van de consument en dat van de sector. De consument wil bijvoorbeeld een lage prijs en veel keuze. Maar ik wil graag dat de Minister ook aandacht heeft voor het belang van de burger en de maatschappij als geheel. Dat belang staat los van de burger als consument, maar het is een belang dat wat ons betreft voorop hoort te staan. Hoe gaan we straks zicht houden op waar de fabrikanten de data allemaal voor gaan gebruiken? Kiezen we voor een systeem waarin de burger maximale zeggenschap heeft over zijn eigen data? Zorgen we dat die fabrikanten de data die ze hebben niet zomaar kunnen gaan delen? Is de Minister bereid ervoor te zorgen dat de burgers precies kunnen bepalen welke data de auto vastlegt en welke data er dus misschien wel gedeeld gaan worden?

Dan snel over naar de verbreding van de A27. De SP en GroenLinks hadden het er ook al over. Deze Kamer heeft bij meerderheid besloten dat de Minister vaart moet maken met deze verbreding. Maar alles rommelt aan dit plan. Daarom toch maar weer een flink aantal vragen aan de Minister. Hoe is het bouwen van een 70 meter diepe bentonieten wand die honderdduizenden kubieke meters bentoniet gaat vragen een klimaat-

vriendelijke bouwmethode? Want het is tof dat de Staatssecretaris vorig jaar het eerste circulaire viaduct opende, maar wat is de klimaatimpact van het gebruik van zoveel bentoniet en het aanleggen van zo'n diepe wand? Hoeveel extra stikstof gaat dit wel niet opleveren? Waarom wil de Minister ook niet kenbaar maken wat de kosten van dit alles gaan zijn? Hoezo is het bedrag marktgevoelige informatie?

Dan de stikstofberekeningen. Daar werd net ook al over gesproken. Een paar maanden geleden was er nog onduidelijkheid over die berekeningen, maar nu is het klip-en-klaar: de enige reden dat die berekeningen uit zullen komen, is omdat er niet verder gekeken wordt dan die vijf kilometer van de weg. Wij zijn dan ook erg benieuwd naar de uitleg van de Minister hierover. Waarom moet voor het berekenen van de totale stikstofneerslag wel verder worden gekeken dan vijf kilometer en voor het berekenen van de stikstofneerslag op het moment van vergunningverlening niet? Het moet echt een keer afgelopen zijn met dit soort creatieve stikstofreken-trucs. Hoe gaat de Minister om met de aanbeveling van de commissie-Hordijk over het meten van stikstof die neerslaat verder dan vijf kilometer van de weg? De commissie stelt dat de huidige werkwijze onverdedigbaar is. Het lijkt me dan ook dat dit een nogal logisch advies is dat de verbreding van de A27 weer verder op losse schroeven zet. Dat geldt voor veel adviezen van de afgelopen tijd, maar tot nu toe worden die telkens in de wind geslagen. Waarom is de Minister niet bereid te laten onderzoeken wat de best mogelijke oplossing is binnen de huidige bak? Waarom is zij zo afwijzend tegenover die alternatieven die vandaag al op tafel kwamen, die veel beter zijn voor klimaat, natuur en milieu en leefomgeving? Want alternatieven zijn onderzocht, ze zijn sneller uit te voeren en ze kosten minder. Maar zelfs dit project on hold zetten om naar die goedkopere alternatieven te kijken, wordt gewoon genegeerd. Dit is echt politiek bedrijven met oogkleppen op: doordenderen met een plan dat achterhaald is, te duur is en ook nog eens gewoon niet kan, gezien de stikstofcrisis. Ik gun deze Minister zelfs voor de verkiezingen nog dit verhelderende inzicht. Ze kan er ook aan wennen, want we zullen in de toekomst nog wel vaker dit soort fossiele plannen moeten laten liggen en vervangen door duurzame oplossingen. Daar kan ze echt vergif op innemen.

Over die toekomst gesproken: de nieuwe MIRT-spelregels komen in het voorjaar van 2021 naar de Kamer. Die moeten dus helemaal in lijn zijn met die opwarming van anderhalve graad waar we op sturen. De opwarming gaat sneller dan ooit, het is hier voelbaar en we weten nu ook dat het zelfs op de poolcirkel voelbaar is. Is de Minister het met ons eens dat al die projecten die we pas over enkele jaren kunnen uitvoeren nu al allemaal in lijn moeten zijn met het Parijsakkoord? Kan de Minister toezeggen dat de MIRT-regels waarmee zij komt daar ook echt op gericht zijn? Want wie de evaluatie van die MIRT-spelregels leest, ziet dat men duurzaamheid eigenlijk nogal lastig vindt. Er valt te lezen dat gewaardeerd wordt dat het onderwerp duurzaamheid al meer aandacht krijgt, maar toch overheersen de kritische kanttekeningen. Duurzaamheid zit nog niet of te weinig in het resultaat, het mag geen tijd en geld kosten en het thema duurzaamheid komt onvoldoende terug in de jaarlijkse besluiten in het Bestuurlijk Overleg MIRT. De evaluatie bevat daarom ook de aanbeveling om een stap verder te gaan dan alleen het kijken naar de capaciteitsknelpunten en om dus niet meer te werk gaan zoals de VVD net deed: de top tien opnoemen en dan je asfaltwensenlijstje noemen. Nee, in de evaluatie wordt gesteld: kijk nou breed naar investeringen in duurzaamheid die nuttig kunnen zijn. Ik ben benieuwd naar de reactie van de Minister daarop.

Over duurzaamheid gesproken: denk bijvoorbeeld aan de nieuwe treinlijnen. Er is net al over de Lelylijn gesproken. Dat is ook voor ons een zeer belangrijke lijn om snel vaart mee te maken. Het is ook zeer essentieel om verder te gaan met bijvoorbeeld de treinlijn Almere-Utrecht-

Breda. Dat geldt ook voor de aansluiting op Europese lijnverbindingen. Deze maand begonnen de Denen met het bouwen van de 18 kilometer lange Fehmarnbelttunnel naar Duitsland, een tunnel waarmee een gigantische versnelling voor de treinverbindingen richting Scandinavië gerealiseerd kan worden. Maar onze aansluiting die kant op, richting Hamburg, Kopenhagen en Stockholm, is bedrevend. Is de Minister bereid om op het ministerie alle voorbereidingen te treffen en ervoor te zorgen dat alles klaarligt om bij de formatie, na de verkiezingen van volgend jaar, hierin grote stappen te zetten of hierover grote besluiten te nemen?

Tot slot. Hoe staat het met onze aangenomen motie waarin de regering wordt opgeroepen om door te investeren in het vergroten van de capaciteit voor het ov? Misschien is daar door corona tijdelijk even minder behoefte aan, maar sinds de besluiten van gisteren vraag ik me af hoelang die mindere behoefte er nog zal zijn. Nu is er misschien minder behoefte, maar we weten dat die tekorten er straks echt gaan komen. We zijn benieuwd of de Minister al een idee heeft hoe zij die motie wil gaan uitvoeren. Excuus, ik bedoel de Staatssecretaris.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Esch. Keurig binnen de tijd. Ik kijk even of er nog een vraag voor u is; zo te zien niet. Dan geef ik het woord aan de heer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Dank, voorzitter. Ik begin met het onderzoek naar mobiliteit en corona dat de Mobiliteitsalliantie heeft gepresenteerd. De collega van het CDA had het daar zojuist al over. Enkele aanbevelingen zijn: doorpakken met het stimuleren van thuiswerken en het spreiden van vervoer, investeringen in mobiliteitshubs versnellen en extra inzetten op verkeersveiligheid omdat meer mensen de fiets pakken. Ik ben benieuwd of de Minister deze drie zaken op gaat pakken en zo ja, hoe zij dat wil gaan doen.

Voorzitter. De N35 is al meerdere keren langsgekomen. Ik sluit me bij dat rijtje aan, want het gaat op deze belangrijke hoofdader tussen Enschede en Zwolle gewoon niet goed. Je moet dwars door het dorp Mariënheem en je moet acht keer op de rem trappen voor verkeerslichten. Je ziet dat automobilisten vanwege de drukte moeilijk de weg op komen, met alle risico's van dien. De verkeersintensiteit is vergelijkbaar met die van rijks-N-wegen die wél als autoweg zijn ingericht. Daarmee voldoet de situatie daar naar mijn mening niet aan de veiligheidseisen. Ook neemt de drukte nog steeds toe. Dat de regio staat te springen om aanpak van de N35 – het is meer gememoreerd – blijkt uit de 120 miljoen die ze zelf bijdragen en uit het feit dat ze daarnaast nog voorfinanciering willen bieden. De Kamer heeft daarover heel wat uitspraken gedaan, maar de Minister blijft het helaas voor zich uit schuiven. Mijn concrete vraag is: pak de handschoen op en start de MIRT-verkenning. Zo niet, dan gaat het CDA het dit kabinet heel moeilijk maken, naar ik heb begrepen.

Dan het knooppunt Hoevelaken. Ook wij vragen aandacht voor de moeizame gang van zaken bij de aanpak... Dit wordt geïllustreerd met prachtige muziek van een telefoon.

De voorzitter:

Ja, u wordt inderdaad met licht- en geluidseffecten ondersteund. Is dat een telefoon? Ja. Het geluid is nu in ieder geval uit.

De heer Stoffer (SGP):

Ik zoek ook naar een beetje muziek rond het knooppunt Hoevelaken. De files daar drukken heel zwaar op het knooppunt en vooral op de omgeving. Er is heel veel sluipverkeer. Het heeft ook relatie, zo begrijp ik,

met de voortgang van knooppunt Het Ei, tussen de A1 en de A30, bij Barneveld. Mijn vraag is: waar blijft het tracébesluit? Dat zou er in het voorjaar zijn. Ik hoor graag van de Minister hoe het daarmee staat.

Voorzitter. Dan de aanpak van de A27 Houten-Hooipolder, bij Gorinchem. Die sleept zich maar voort en Gorinchem loopt daar heel hard tegen aan, want zonder nieuwe afslag geen nieuw regionaal bedrijventerrein. Mijn vraag is of de aanleg van het wegvak mét afslag kan worden versneld.

Voorzitter. «Wie het kleine niet eert, is het grote niet waard.» Dat is een mooi spreekwoord. Daarmee kom ik bij de N57 in Zeeland, bij Burgh-Haamstede. Daar is een haakse bocht waar automobilisten opeens op de rem moeten trappen, van 100 km/u naar 30 km/u, vanuit de ene richting. Voor tourrenners werd extra asfalt aangelegd, maar automobilisten mochten daar geen gebruik van maken. Ik zou zeggen: laat die automobilisten ook doorrijden; gebruik dat asfalt ook daarvoor.

Voorzitter. Dan iets wat mij mijn hele leven eigenlijk al aan het hart gaat: de tekorten voor de instandhouding van de bestaande infrastructuur. Die gaan ook de komende jaren weer fors oplopen. Een miljard euro extra voor de instandhouding van het spoor betekent nogal wat, maar de Minister laat het aan het volgende kabinet over om hier keuzes in te maken. Mijn vraag is of de Minister alvast een duiding kan geven van wat het betekent als je het bestaande totaalbudget zou handhaven. Ik wil in dit debat graag het belang van voldoende budget voor instandhouding benadrukken. Dat mag wat de SGP betreft gewoon niet in de verdrukking komen. Ik ben benieuwd naar de reactie op de vraag van mevrouw Kröger naar aanleiding van haar motie. Mijn vraag aan de Minister is: zorg alsjeblieft voor voldoende capaciteit en budget voor Rijkswaterstaat om die grote opgave aan te kunnen. Volgens mij gaat die norm ook de Minister zelf aan het hart.

Voorzitter, dan de vrachtwagenheffing. Provincies en gemeenten maken zich heel druk over de invoering van de vrachtwagenheffing, vooral vanwege de verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet. Als er serieuze knelpunten zijn, moet er snel geschakeld worden. Daar moeten niet een paar maanden overheen gaan. Zoiets moet in een paar weken opgelost worden. Zorgt de Minister ook voor financiële ondersteuning als tijdelijke maatregelen genomen moeten worden?

Voorzitter, dan de verkeersveiligheid. Mijn vraag is: waar blijft het onderzoek van Rijkswaterstaat naar de toepassing van rijstrookscheiding op enkelbaans autowegen? Onder meer op de N36 gebeuren te vaak ongelukken omdat zo'n middengeleider ontbreekt. Graag vaart maken daarmee en daarna er ook in investeren.

Voorzitter, dan de Merwedebrug. Die is zojuist al door een collega aangehaald, maar ook mij gaat het erom dat er geen lagere bruggen worden aangelegd, dat er duidelijkheid komt en dat er minimaal gekozen wordt voor de huidige hoogte.

Tot slot, voorzitter, nog een hartenkreet. De Minister trekt opnieuw honderden miljoenen extra uit voor het Zuidasdok in Amsterdam. Maar ondertussen worden er projecten in de randen van Nederland in de wachtstand gezet en moeten bijvoorbeeld Zeeuwse automobilisten nog steeds betalen voor een ritje door de Westerscheldetunnel. Dat voelt voor mij gewoon krom. Ik zou zeggen: vergeet Noord-Nederland, vergeet de Achterhoek, vergeet Twente en Zeeland... niet!

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Stoffer. Ik zie dat de heer Dijkstra daar een opmerking over heeft. Ik hoop dat hij het erg onderschrijft, maar we gaan het horen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het Zuidasdok is natuurlijk een supercomplex project met een combinatie van een groot nieuw station en een ondertunnelde weg. Dat is

ingewikkeld en daarom ook duur. Er zijn problemen met de aanbesteding en de bouw. Het gaat een stuk duurder uitvallen. Als je naar het originele project kijkt – u hebt bij Rijkswaterstaat gewerkt, dus u weet hoe dat gaat – en naar de verhouding van de kosten van nationaal belang versus de bijdrage vanuit de regio Amsterdam kijkt, dan vond ik die al behoorlijk scheef. Maar als het gaat om de meerkosten, is het toch zo dat met name de stad Amsterdam er veel aan heeft dat dit gerealiseerd wordt, naast natuurlijk het nationale belang van die snelle treinen. Hoe ziet u die verhouding voor u als het gaat om de meerkosten van dit project? Wie moet dan de zwaarste lasten dragen?

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik ken dit project niet van de hoed tot de rand, maar de heer Dijkstra vraagt eigenlijk of de verdeling niet anders moet dan die nu is. Als er een inhoudelijk verhaal onder ligt dat Amsterdam daar heel wat extra profijt van heeft, dan zeg ik dat er ook van daaruit een bijdrage moet komen, net zoals gebeurt in andere regio's waar men infra wil. Als het van nationaal belang is, bij het rijkswegennet, moet het Rijk echt de portemonnee trekken. Maar daar waar er ook regionale voordelen zijn, los van de verbindingen op nationaal niveau, kan daarover gesproken worden. Maar als de heer Dijkstra mij vraagt om aan te geven hoe de verdeling van het budget precies moet vallen, dan zeg ik: dat weet ik niet. Maar op de lijn waar hij mij, denk ik, wil hebben, zit ik al. Eenieder moet eerlijk en naar verhouding bijdragen.

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

Ik denk dat we eens even samen in dat pakket moeten duiken. In het initiële pakket was de bijdrage van Amsterdam minimaal en de rijksbijdrage heel erg fors. Ik denk dat dit moet worden omgekeerd nu die tegenvaller er is, want Amsterdam zit gewoon voor een dubbeltje op de eerste rij met een heel belangrijk project. Het stadsbestuur van Amsterdam maakt daar ook een beetje vreemde keuzes in. Ik vind dat we best die leverage mogen gebruiken richting Amsterdam om die verhouding om te keren, waarbij Amsterdam gewoon 90% van de meerkosten gaat betalen en het Rijk 10%, in plaats van hoe het in het verleden was.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik pak graag de handschoenen op en zou daar ergens in de komende zomermaanden graag eens met de heer Dijkstra in duiken.

De **voorzitter**:

Prima. U heeft een zomeractiviteit voor uzelf gepland. Zijn er nog andere mensen die een vraag aan de heer Stoffer hebben? Dat is volgens mij niet het geval. Dan de heer Van Dijk.

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

Dank, voorzitter. Dat mooie, fantastische stadsbestuur in Amsterdam: mooi links, progressief, dat kiest voor groen en duurzaam!

De **voorzitter**:

Ik zie dat de heer Dijkstra daar nu al een vraag over heeft.

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

Ik had me voorgenomen om niet Amsterdam te bashen, want dat is te makkelijk, maar wat ik wel belangrijk vind, is dat zo'n stadsbestuur er voor alle Amsterdammers moet zijn. En ik zie dat er bepaalde keuzes in de stad worden gemaakt en dat de stad nu er een tegenvaller is meteen z'n hand ophoudt om betaald te krijgen omdat het een nationaal project is. Ik vind de verhouding heel erg scheef. Ik vind dat we daar als Kamer, als het gaat

om belastinggeld van heel Nederland, serieus naar moeten kijken en dat we er moeten zijn voor iedereen en niet alleen voor een bepaalde voorkeur. Dat schiet nu een beetje door richting Amsterdam, maar de volgende keer is het misschien weer andersom. Dit project is voor honderd jaar, maar de financiering moet degelijk zijn. Ik hoop dat de PvdA dat met mij eens is.

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

Kijk, en daar vinden we elkaar weer, dus dat is mooi.

De **voorzitter**:

Prima. Gaat u verder.

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

Ik vind het een mooie ervaring dat als de heer Stoffer begint te spreken, het licht begint te schijnen hier en er muziek begint te klinken. Je zou er bijna een soort religieus iets in vermoeden. Ik ben daar jaloers op. Ik heb daar van thuis uit niets over meegekregen, maar het is mooi om dat zo te ervaren. Dank daarvoor.

Voorzitter, dan naar het debat van vandaag. De coronacrisis laat zien hoe kwetsbaar onze samenleving is. Gisteren hadden we een debat over het steunpakket. Heel veel Nederlanders en bedrijven worden geraakt door de coronacrisis, waardoor het land eigenlijk stilvalt. We zien ook dat heel veel mensen maar weinig echte bestaanszekerheid hebben. Als je kijkt naar bestaanszekerheid, gaat het natuurlijk ook over mobiliteit: van a naar b kunnen, dat kunnen betalen, je kunnen bewegen. Dat moet los van je portemonnee mogelijk zijn.

Ik ga zo een aantal punten langslopen, zoals dat hoort bij een MIRT, maar eerst nog even dit, en dat raakt ook een beetje aan het punt van de heer Stoffer. Als je het hebt over bestaanszekerheid en mobiliteit voor iedereen, dan moet je ook echt oog blijven houden voor de regio. Het is natuurlijk logisch dat er in de Randstad meer wordt geïnvesteerd omdat daar meer mensen wonen, maar als je ziet welke projecten toch een beetje achter dreigen te gaan lopen, dan gaat dat in dit geval met name over Limburg en Noord-Nederland. Die zorg deel ik dus en ik zou graag horen of het kabinet dit ook ziet en of ze daar ook werk van gaan maken. Voorzitter. De coronacrisis laat zien dat we een aantal dingen echt anders moeten gaan doen. Ik had het al even over het sociaaleconomisch beleid. We vinden echt dat we niet terug moeten vallen in het oude normaal. We moeten investeren in vangnetten die echt iedereen bereiken. Hoe staat dat voor de mobiliteit? Ik ben net bij de sociaaleconomische Raad geweest voor een presentatie en die duiken ook op die mobiliteit. Zij zeggen: gebruik die coronatijd nou om echt anders te gaan nadenken over thuiswerken, het spreiden van arbeidstijden, het anders organiseren van onderwijs en het gebruik van tweewielers. Hoe staat het kabinet hierin? Gaan we dit moment ook gebruiken? We moeten niet wachten op de volgende verkiezingen, maar juist de komende maanden nog gebruiken om een aantal dingen in gang te zetten. Wat gaan deze Minister en Staatssecretaris doen als het gaat om het MIRT? Wordt er meer geïnvesteerd in betere treinverbindingen om de klimaatdoelstellingen te halen en het economisch herstel van Nederland te verbeteren? Is het kabinet bereid om grote stappen vooruit te zetten, serieus te investeren en het openbaar vervoer toekomstbestendig te maken? Dit was natuurlijk al een punt voor de coronatijd, maar de coronatijd versterkt wat hier de noodzaak van is. Een halfjaar geleden werd er door het kabinet gesproken over dat Wopke-Wiebes-fonds. Dat fonds gaat er komen. Wordt er dan ook prioriteit gelegd bij betere nationale en internationale treinverbindingen? Voorzitter. Ook in Europa is er een hoop gaande. De Green Deal wordt nu in de plenaire zaal besproken. Er is ook een motie aangenomen van de heren Van der Lee, Amhaouch en Schonis, die oproept om te kijken naar

innovatieve treinconcepten als alternatief voor de kortere afstands vluchten, waarover veel wordt gesproken. Er is een quickscan uitgevoerd. Gaat het kabinet ook actie ondernemen om die treinverbindingen met onze buurlanden te verbeteren? Heel belangrijk: is Nederland ook bereid om daar in Europa prioriteit aan te geven en dus ook een trekker van te zijn? We moeten niet wachten op Duitsland of Frankrijk, maar zelf aan de slag gaan om die betere Europese treinverbindingen daadwerkelijk mogelijk te maken.

Voorzitter. Ik kom bij het openbaar vervoer. We hebben eerder met D66 een motie ingediend voor gratis openbaar vervoer voor kinderen tot 12 jaar. Ik ben toch wat teleurgesteld over de reactie van de Staatssecretaris. Ik bedoel het niet verkeerd, maar het lijkt een zeer minimaal onderzoekje dat laat zien dat het vooral iets decentraals is wat decentraal moet worden opgelost, zo van: we vinden het wel van belang, maar we laten het aan de decentrale overheden. Ik wil dat we hier in de Kamer zeggen dat openbaar vervoer van belang is en dat we kinderen daar van jongs af aan kennis mee willen laten maken. Hoe mooi zou het dan zijn om vanuit de landelijke overheid te zeggen dat het openbaar vervoer gratis wordt? Dan gaat het niet alleen om de trein, want daar is het natuurlijk al geregeld, maar om alle soorten van openbaar vervoer. Is de Staatssecretaris bereid om hier toch meer stappen in te zetten dan alleen verwijzen naar decentrale overheden?

Voorzitter. Ik kom bij Noord-Nederland. Daar is al een hoop over gezegd. Mevrouw Van de Graaf heeft terecht zorgen geuit over het wellicht vertragen van de versnelling richting het noorden. Is de Staatssecretaris bereid prioriteit aan die reistijdverkortings tussen Zwolle en Amsterdam te blijven geven? Op welke manier geeft zij uitvoering aan de motie-Van der Graaf/Ziengs om de reistijdverkortings tussen de Randstad en Noord-Nederland te realiseren voor 2030? Is de Staatssecretaris bereid om in het MIRT op te nemen dat er vervolgonderzoek wordt gedaan naar een optimaal pakket voor spoorverbindingen tussen de Randstad en Noord-Nederland?

Voorzitter, dan kom ik in Limburg uit. Daar is een hoop over te doen. De NS zegt met een alternatief: wij kunnen het wel; wij kunnen intercity's laten rijden. Ik vind echt dat we daar als Kamer op aan moeten gaan dringen. Dat is van groot belang, ook voor de provincie. Is het kabinet bereid om aan de voorwaarden te voldoen voor een goede verbinding tussen Heerlen en Aken? Wanneer is de Staatssecretaris in staat om de Kamer te berichten over de gesprekken tussen IenW en NS over deze treinverbinding? Is de Staatssecretaris bereid hier ook prioriteit aan te geven?

Voorzitter. Ik ga weer even terug naar het noorden, namelijk de spoorverbinding Emmen-Rheine. Dat is ook een wens vanuit het noorden. Die is ook opgenomen in het netwerk van het Toekomstbeeld OV 2040. Heeft de Staatssecretaris zicht op de voortgang van het ProRailonderzoek over Emmen-Rheine? Kan de Staatssecretaris ProRail aansporen om dit onderzoek tijdig op te leveren, zodat het kan worden betrokken bij de besluitvorming over de ontwikkelagenda voor het Toekomstbeeld OV in het najaar van 2020?

De voorzitter:

Meneer Van Dijk, u bent aan het eind van uw spreektijd. Ik weet niet of u nog spreektékst heeft?

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ten slotte. Ik kom even terug bij de vraag wat we gaan doen met deze coronatijd. Ik hoor de Staatssecretaris en de Minister graag over de hele agenda van het thuiswerken en het spreiden van werktijden.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Dijk. Ik kijk even naar de leden of er nog vragen zijn. Die zijn er niet. Dank voor uw bijdrage. Dan vraag ik de heer Van Aalst of hij het voorzitterschap over wil nemen zodat ik mijn bijdrage kan doen.

Voorzitter: Van Aalst

De voorzitter:

Zeker. Ik geef bij dezen de heer Schonis het woord.

De heer Schonis (D66):

Dank u wel, voorzitter. De afgelopen drie maanden was alles anders. Zo moest ik vanwege de coronacrisis elke keer met de auto in plaats van met de trein vanuit Middelburg naar Den Haag. Gelukkig is vanaf 1 juli aanstaande iedereen weer welkom in de trein. Overigens waren die autoritjes best leerzaam. Zo ontdekte ik dat mijn routeplanner mij standaard over de dammenroute naar het Binnenhof leidde. Steevast stuurde de routeplanner mij via de Rotterdamse haven en niet over de snelweg, maar binnendoor via Rozenburg. Ik begreep dat routeplanners op meer plaatsen sluiproutes aanbevelen. Kan de Minister nog eens in overleg met TomTom en Google om die sluiproutes eruit te halen?

Voorzitter. Ik heb het in november ook al gezegd. Dit is de laatste keer dat wij nog over het MIRT praten in zijn huidige vorm. Vanaf dit jaar spreken we over het Mobiliteitsfonds. Niet de vorm van het vervoer, oftewel auto, openbaar vervoer of waterweg, moet centraal staan, maar het vervoersprobleem. Hoe komen we in de toekomst op een snelle maar vooral duurzame manier van a naar b? Hoe we die keuzes straks gaan maken, en vooral welke andere belangen dan alleen maar reistijd we daarbij een rol laten spelen, is nu nog niet duidelijk. Is de Minister daarom bereid om hiervoor proefprojecten uit te voeren? Ik denk aan de oostelijke oeververbinding met Rotterdam of de verbreding van de A27 bij Amelisweerd. Graag een reactie van de Minister op dit idee.

Voorzitter. Als we toch over fondsen spreken: hoe staat het met het door het kabinet vorig jaar aangekondigde groeifonds of Wopke-Wiebes-fonds? Dat fonds heeft meerdere namen gekregen. Zeker nu we economisch hard worden geraakt door de coronacrisis moeten we als overheid blijven investeren in het versterken van de economische structuur van Nederland. Investeren in projecten als de Lelylijn en het doortrekken van de Amsterdamse Noord-Zuidlijn richting Schiphol doen precies dat. Kunnen beide bewindspersonen aangeven hoe het staat met dit fonds?

Tja, begin dit jaar spraken we enkel nog over de stikstofcrisis en nu komt daar de coronacrisis overheen. Om met stikstof te beginnen: ik kan me volledig aansluiten bij de vragen die mevrouw Kröger daar zojuist over gesteld heeft.

Ik kan daarom gelijk door naar de coronacrisis. We hebben daardoor te maken met een totaal ander verkeersbeeld. Thuiswerken blijkt prima mogelijk te zijn en ondanks dat we alweer op 90% van het autogebruik zitten ten opzichte van maart van dit jaar, is het aantal files drastisch afgenomen. Anders omgaan met mobiliteit kan dus wel. Welke van de tien punten uit het actieprogramma Anders Reizen gaat het kabinet nu versneld uitvoeren? D66 denkt daarbij vooral aan punt 7: de eerste drie maanden aan alle medewerkers een gratis ov-kaart aanbieden. Zo stimuleren we ov-gebruik en voorkomen we files. Over het anders omgaan met mobiliteit gesproken: kan de Minister aangeven hoe het staat met de drie voorstellen voor de invoering van rekeningrijden? Dat is een afspraak uit het Klimaatakkoord waar D66 zeer aan hecht. Hoe staat het met de pilots rondom Anders Betalen voor Mobiliteit?

Voorzitter. Dan kom ook ik op het rondje Nederland. Ik begin vandaag – maar dat is volstrekt willekeurig – in Zeeland. Als eerste de afrit Yerseke

op de A58 bij de Zanddijk. Kan de Minister bevestigen dat voor de benodigde aanpassing van deze afrit 6,25 miljoen euro is gereserveerd?

De voorzitter:

Ik zie dat er een interruptie van mevrouw Kröger is.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb een vraag over die zorgelijke cijfers over het onderhoud, de instandhoudingsbehoefte. Dat zijn toch wel hele, hele heftige cijfers. Ik had eigenlijk gehoopt dat de heer Schonis daar ook iets over zou zeggen. Hoe gaan we ermee om dat er nu geld gereserveerd is voor de aanleg van nieuwe wegen, terwijl we eigenlijk helemaal niet het geld hebben om de oude wegen goed te onderhouden? Wat gaan we daaraan doen?

De heer Schonis (D66):

Dank voor deze vraag. Twee dingen. We zien al langer dat de investeringsruimte voor nieuwe wegen bij lenW heel klein is. Projecten die ik net ook genoemd heb, zoals de Lelylaan en het doortrekken van de Noord-Zuidlijn kunnen alleen maar als we nieuw geld aantrekken. We kunnen dat niet uit de huidige begroting trekken. We hebben al dat geld of bijna al dat geld nodig voor het onderhoud van bestaande infrastructuur, dus spoor-, wegen waterbouw. Ik ben heel benieuwd welke mogelijkheden de Minister ziet – die vraag wil ik bij dezen ook wel stellen – om die «boeggolf aan onderhoudsgeld», zoals ze het zelf een keer genoemd heeft, op een slimme manier te spreiden. Daarmee bedoel ik dat we projecten die nu stil dreigen te vallen, bijvoorbeeld kunnen versnellen, zodat we ook de economische crisis die we op ons af zien komen, wat kunnen verzachten. Voor nieuwe projecten zullen we aan nieuw geld moeten komen, zoals ik al zei, want ik zie die niet uit de bestaande begroting komen.

De voorzitter:

Dat levert een vervolgvraag van mevrouw Kröger op.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Onderzoek naar de instandhoudingsbehoefte laat zien dat er 7 miljard extra nodig is tot 2025, alleen al voor het spoor. Dat zijn toch hele heftige cijfers. De heer Schonis schetst dat we voor nieuwe projecten nieuw geld moeten aanwenden. Nou zijn er in de planning een aantal projecten die toch al stilliggen vanwege stikstof. Moeten we er niet heel serieus naar gaan kijken of we dat geld, dat we keihard nodig hebben, misschien kunnen gebruiken om het onderhoud te plegen waar we zo ontzettend in achterlopen? Want dat geld is nu niet gebudgetteerd. We hebben het niet.

De heer Schonis (D66):

«We hebben dat geld niet», zegt u vrij stellig, maar volgens mij heeft Rijkswaterstaat wel degelijk een meerjarenbegroting gemaakt en een doorkijkje met hoeveel geld we tot 2030 nodig hebben. Ik kan me zelfs herinneren dat we daar als commissie een technische briefing over hebben gehad op locatie in Utrecht. Of dat geld er helemaal niet is, durf ik zo dus niet te zeggen. En extra geld heb je juist nodig voor die nieuwe projecten, voor die nieuwe verbindingen.

De voorzitter:

Ik zie dat dat toch nog vragen oproept. Volgens mij heeft mevrouw Kröger nog één interruptie over, dus gaat uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Volgens mij blijkt uit het externe onderzoek dat we hebben gekregen juist dat we voor de instandhouding meer geld nodig hebben dan op dit moment is geraamd. We hebben dus inderdaad nieuw geld nodig, zowel

voor nieuwe projecten – dat ben ik helemaal eens met de heer Schonis – als voor de instandhoudingsbehoefte, want daar hebben we dus meer geld voor nodig. De vraag is dan: gaan we eerst projecten doen die nu stilliggen vanwege stikstof en waarvan het maar zeer de vraag is of ze noodzakelijk zijn, of gaan we geld vrijmaken om het bestaande wegen- en spoornet goed te onderhouden, wat keihard nodig is? Want anders moeten we ook daarvoor meer geld ergens anders vandaan halen.

De heer **Schonis** (D66):

Nu begrijp ik wat beter wat mevrouw Kröger bedoelt. Ik kan me voorstellen – maar ik kijk eigenlijk toch naar de Minister om te zien met welk voorstel zij dan komt – dat je naar je projectenboek kijkt en zegt: er zijn nu een x-aantal projecten die door wat voor omstandigheid dan ook stilvallen of nu niet uitgevoerd kunnen worden en waar wellicht, vanwege corona of vanwege stikstof, een heroverweging over moet plaatsvinden. Ik kan me voorstellen dat dat een besparing oplevert en dat je dat bespaarde geld vervolgens in noodzakelijk onderhoud stopt. Daar kan ik me zeker iets bij voorstellen, ja.

De **voorzitter**:

Oké. Ik kijk even rond. U kunt uw betoog vervolgen, meneer Schonis.

De heer **Schonis** (D66):

Ik was in Zeeland gebleven en ik ga verder bij het stukje waar de heer Stoffer het ook over had, namelijk die haakse bocht aan het eind, of het begin, van de Oosterscheldekering. Als je dan verder rijdt – die route heb ik de afgelopen tijd veel gereden – kom je bij Burgh-Haamstede. Daar is een stukje van de N57 vrij verkeersonveilig. Veel vakantieparken prikken rechtstreeks aan op de N57. Ik ben benieuwd of de Minister kan kijken of zij wellicht geld uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid kan aanwenden om dat stuk, dat echt al tientallen jaren als een vrij onveilig stuk bekend staat, te verbeteren.

Dan rij je door en kom je bij de A4. Het tracé tussen Delft en Den Haag moet worden aangepast. Dat wordt verbreed. Dat gaat leiden tot meer verkeer op het onderliggende wegennet. Betrokken gemeenten en ook de provincie Zuid-Holland maken zich daar grote zorgen over. Wat gaat de Minister doen om die zorgen bij hen weg te nemen? In dit grote project worden ook enkele fietsroutes doorkruist. Gaat de Minister de gemeenten en de provincie helpen om deze fietsroutes in stand te houden? Ziet de Minister daarvoor meekoppelkansen?

Nu ik toch in Den Haag ben aanbeland: kan de Staatssecretaris aangeven hoe zij aankijkt tegen het bericht van de nationale spoorwegen, de NS, dat zij nu kansen zien voor de treinverbinding Den Haag-Eindhoven-Heerlen-Aken? Wat D66 betreft ligt hier echt een kans om sneller, in ieder geval vanaf 2025, een nieuwe internationale spoorverbinding te realiseren. Is de Staatssecretaris bereid om als eerste stap een soort marktverkenning uit te voeren, waarbij we kijken welke partijen voor welke prijs die verbinding kunnen rijden?

Voorzitter. Dan tot slot, nee als een-na-laatste, de A20 bij Gouda. Dat wegtracé moet ook worden aangepast. Ter hoogte van Gouda vindt op dit moment nieuwbouw plaats. Dat is de wijk Westergouwe. Wij zien hier een heel grote kans om warmtewinning uit asfalt te benutten voor het verwarmen van de woningen daar. Ik hoop dat de Minister die kans ook ziet. Ik ben heel benieuwd of de Minister daar ook kansen ziet. Ik heb er een tijd terug nog een motie over aangenomen gekregen.

Tot slot kom ik bij het noorden van het land. Dan kom ik uit bij Groningen. Dan vraag ik net als meerdere mensen hier al gevraagd hebben: waar blijft die Paddepoelsterbrug? Want het kan toch niet waar zijn, Minister, dat we voor deze vrij eenvoudige fietsbrug eenzelfde procedure moeten

doorlopen als voor de Van Brienenoord in Rotterdam? Dat zijn toch echt twee verschillende grootheden.

Daarmee ben ik aan het eind van mijn rondje Nederland en aan het eind van mijn betoog, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat roept nog wel een vraag op bij mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie. Mevrouw Van der Graaf, gaat uw gang.

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

Dit haakje neem ik graag aan. Een tijdje geleden, op Tweede Pinksterdag, ging ik fietsen. Toen dacht ik: hier konden we er toch altijd overheen? Maar toen dacht ik: o ja, dit is de Paddepoelsterbrug. Ik sluit me dus helemaal aan bij wat de heer Schonis hier stelt. Ik heb gevraagd of we een aantal MIRT-projecten naar voren kunnen halen, in het kader van de crisis en anticyclisch investeren. Steunt de heer Schonis de gedachte dat dit zo'n project zou kunnen zijn dat we naar voren kunnen halen?

De heer Schonis (D66):

Volmondig ja.

De voorzitter:

Dat is heel effectief. Wil mevrouw Van der Graaf daar nog een vraag over stellen? Gaat uw gang. O, het was goed zo? Helemaal goed. Volgens mij zijn er geen interrupties meer. Dan geef ik het woord terug aan de heer Schonis als voorzitter, om de lunch aan te kondigen.

Voorzitter: Schonis

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Aalst. En inderdaad, ik stel voor dat we schorsen en gaan lunchen, tot 13.45 uur, tot 13.50 uur... Ik kijk even naar de Minister en de Staatssecretaris. Iets ertussenin, hoor ik. Tot 13.45 uur. Ik schors de vergadering.

De vergadering wordt van 13.03 uur tot 13.45 uur geschorst.

Voorzitter: Ziengs

De voorzitter:

We gaan verder met het algemeen overleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Aan de orde is het MIRT. De inbreng van de Kamer in eerste termijn is geweest. We gaan zo dadelijk over naar de beantwoording door de Minister en de Staatssecretaris. De afspraak met beide bewindspersonen is dat ze om en om in bepaalde blokjes de beantwoording gaan doen. Ze beginnen met het blokje corona en dan algemeen. Het beheer en dat soort zaken zal eerst behandeld worden als blokje zijnde. Eerst zal de Minister het woord voeren en dan de Staatssecretaris. Dan hebben we een blokje over de regio's. We pakken eerst de regio Zuidwest, dan Oost, dan Zuid, Noordwest en Noord. Zoals ik het breng, klinkt het als een weerbericht. Dan komt er nog een blok overige. Zoals ik al aangaf, gaan de bewindspersonen het om en om doen. Ik probeer in elk geval na ieder blokje de interrupties te laten plaatsvinden. Is dat akkoord? Ja. Dan houden we het lekker overzichtelijk. Ik geef het woord aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de Kamerleden voor hun inbreng. U hebt uiteraard allemaal gesproken over de huidige coronacrisis en wat we daarmee aan moeten, niet alleen nu maar vooral ook structureel. Daar zijn

eigenlijk de meeste opmerkingen over gemaakt: hoe kunnen we de ervaringen vasthouden die we nu hebben opgedaan met thuiswerken en met spreiden over de dag? Daar zijn de Staatssecretaris en ik voortvarend mee aan de slag gegaan, want wij willen ook heel graag dat momentum gebruiken. Toen wij deze periode startten, hadden wij onszelf al gebombardeerd tot de «meiden van het spitsmijden». We krijgen nu extra kansen om dat in de praktijk te brengen, ook door met thuiswerken echt een slag te slaan. We vinden dat zeer belangrijk. We hebben ook advies gevraagd aan de twee denktanks die we hebben rondom corona: de SER onder leiding van mevrouw Hamer en het Sociaal en Cultureel Planbureau onder leiding van de heer Putters. Wij zijn het met u – ik heb eigenlijk de hele Kamer daarover gehoord – eens over de voordelen die we nu allemaal hebben ontdekt. De meeste mensen hebben wel drie of vier apps op hun device staan om in allerlei varianten videovergaderingen te houden. In het verleden was er nog wel veel koudwatervrees bij werkgevers. Ze vroegen zich af: wordt er thuis wel doorgewerkt en gaat het dan niet ten koste van de productiviteit? Wij hebben in ieder geval op ons ministerie kunnen zien dat er keihard is doorgewerkt. Dat heeft u denk ik ook wel gemerkt aan de stroom van soms vrij omvangrijke brieven. Niet alleen bij de rijksoverheid is er keihard doorgewerkt; dat zien we breed. Bij werkgevers is er ook echt een momentum ontstaan om daar goede afspraken over te maken. De Staatssecretaris heeft in relatie tot het ov al hele goede afspraken gemaakt, ook met de onderwijssector. Daar kan ze zelf zo meteen nog wel iets meer over zeggen. Wij zijn nu ook gezamenlijk aan het kijken, ook naar aanleiding van de adviezen van de denktanks die we inmiddels hebben ontvangen, hoe we dat goed gaan vastleggen. Verschillende leden hebben ook gezegd dat we het niet bij mooie dromen moeten laten, maar dat we nu echt moeten doorpakken. Daar is heel veel animo voor bij VNO-NCW. We hebben natuurlijk al langere tijd de coalitie Anders Reizen. Ik ben er zelf heel erg blij mee dat we nu niet alleen de grote bedrijven, de koplopers aan boord hebben, maar dat we nu ook de slag gaan maken naar het mkb. MKB-Nederland zit ook bij ons aan tafel om tot goede afspraken te komen. 80% werkt tenslotte toch in het mkb, dus die moeten we vooral ook mee zien te krijgen. Daar zijn we dus goed mee in overleg. We hopen uw Kamer voor de zomer daarover te informeren. Sterker nog, wij zullen uw Kamer voor de zomer daarover informeren. Nogmaals, de animo is zeer groot. Dat geldt ook voor het faciliteren van het thuiswerken. We hebben ook gekeken wat je daar precies aan kunt doen. Als rijksoverheid hebben we het goede voorbeeld gegeven door in ieder geval tot 1 september in te zetten op zo veel mogelijk thuiswerken. Om de 1,5 meter in acht te nemen, worden er ook allerlei plannen voor in de kantoorgebouwen gemaakt. Dat geeft dan ook meteen aan waar de knelpunten zitten. U kunt zich er alles bij voorstellen dat dat bijvoorbeeld in liften of in toiletruimtes het meest ingewikkeld is. Daar zie je dus ook dat we thuiswerken echt nog wel nodig zullen hebben. Het is niet zo dat we tegen de mensen zeggen: u moet voor altijd alle dagen thuis gaan werken. Dat kan niet, want je ziet ook dat mensen behoefte hebben aan sociale contacten. Vooral de mensen die al sinds het uitbreken van de coronacrisis alleen maar thuis hebben gewerkt, zullen die sociale contacten toch missen. Daarom hebben we ook over dat aspect advies gevraagd. Ik zie allemaal instemmend geknik. Het is toch wel heel leuk om mensen gewoon in de ogen te kunnen kijken. Ik denk dat u dat allemaal ook wel herkent. Die videovergaderingen zijn heel efficiënt, maar er gaat soms ook weleens iets verloren. Ik vind zelf bijvoorbeeld de humor nog wel lastig. Dan maak je net een keer een goede grap en dan staat de microfoon op mute. Dat zijn de momenten die u, denk ik, allemaal wel zult herkennen. Ook in het ad rem zijn en zo valt er vaak wel iets weg. Dat vertalen we natuurlijk gewoon in de behoefte aan sociaal contact die mensen hebben. We zijn nu nog in overleg met de werkgevers- en werknemersorganisaties over waar we precies uit gaan komen. Daarbij

kijken we ook goed naar de adviezen van de denktanks. Voor de korte termijn is het echt iets anders dan voor de lange termijn: wat kun je nou heel lang volhouden? Daar zijn we dus heel fanatiek mee aan de slag. Overigens wil ik daarbij aangeven dat we niet alleen naar thuiswerken kijken maar ook echt serieus naar het spreiden over de dag. We zien nu dat het vervoer op de weg al enorm aan het toenemen is. Op een haar na zijn we op het niveau van voor de coronacrisis beland. Een aantal van u hadden het ook over mogelijke verkeersinfarcten in de toekomst. Daar willen we het natuurlijk echt niet op aan laten komen. We hebben maar 10% tot 15% nodig om uit die spits te halen. Je kunt dat ook voorkomen. Daar zetten we dus volop op in in die afspraken met werkgevers, zowel ten aanzien van thuiswerken als ten aanzien van het spreiden over de dag. Ook het goederenvervoer over het spoor vergeten we daarbij niet, want ook dat houden we stevig boven de tafel in afspraken met de werkgevers. We blijven ook inzetten op die modal shift. Iedere vracht die we van de weg af naar het water en naar het spoor kunnen verplaatsen, is ook weer nuttig. Het is beter voor de doorstroming op de weg, als er toch weer meer auto's de weg op komen. Maar het is natuurlijk ook voor de duurzaamheid van belang. Het is immers duurzamer om niet in de file te staan. En de trein en het transport over het water zijn überhaupt duurzamere vormen van transport.

Misschien moeten we nog even kijken wat voor specifieke vragen op dit punt zijn gesteld. Het ging over de spreiding van arbeid en onderwijs. Het gebruik van tweewielers; dat is natuurlijk ook een heel belangrijk punt. De Staatssecretaris zal daar vanuit haar speciale portefeuille fiets natuurlijk ook nog wel het een en ander over zeggen. Maar we hebben natuurlijk niet voor niks in dit kabinet gekozen voor de volgende volgorde. Ga het liefst te voet als het dichtbij is. Is het wat verder, dan pak je bij voorkeur de fiets. Is het nog wat verder, dan pak je misschien een elektrische fiets als je je die kunt veroorloven. We kunnen nu ook weer wat meer in het ov, maar dat zal de Staatssecretaris zo nog wel verder toelichten. Daar gaan we natuurlijk ook weer volop gebruik van maken. En in de laatste plaats ga je met de auto.

De Mobiliteitsalliantie heeft natuurlijk ook nog aanbevelingen gedaan. Daar is ook specifiek door de heer Stoffer naar gevraagd. Dan gaat het over thuiswerken. Ik heb gezegd dat we daar zeker mee aan de slag gaan. Ik heb vanochtend ook een bijeenkomst meegemaakt van de Mobiliteitsalliantie. Daar waren we het eigenlijk allemaal heel erg eens, ook over het investeren in verkeersveiligheid. We hebben natuurlijk met u het Strategisch Plan Verkeersveiligheid vastgesteld, met een groot actieprogramma. Het is ook echt mijn ambitie om op korte termijn, zowel voor 2020 als voor 2021, per 1 juli in één keer die regeling open te stellen, zodat zo veel mogelijk gemeenten daarmee aan de slag gaan. Dat kan zich ook heel goed verhouden tot coronagerelateerde maatregelen. Als je mensen wilt stimuleren om meer van de fiets gebruik te maken, kun je natuurlijk ook denken: één en één is twee. Als je een vrijliggend fietspad aanlegt, dan is dat voor die fietser fijn en het is voor de verkeersveiligheid ook meteen een goede oplossing. Het kan natuurlijk ook om simpele dingen gaan als het verwijderen van paaltjes en het aanleggen van schuine stoepranden in plaats van stoepranden met een hoek van 90 graden. Daar zitten allemaal hele praktische zaken bij. We staan verder volledig achter de hubs. Ik heb op die bijeenkomst mede namens collega Van Veldhoven kunnen aangeven dat wij hier heel graag met hen samen aan verder gaan werken.

Hoe houden we de positieve ervaringen van de coronatijd vast? Dat doen we dus juist samen met werkgevers en werknemers.

Over de afspraken over spreiding heb ik al het een en ander gezegd. Anticyclisch investeren is een punt, juist in deze tijd. Ik zeg in het bijzonder tegen mevrouw Van der Graaf dat we proberen om dat waar dat maar kan maximaal te doen. We hebben juist nu het rustiger is op de weg natuurlijk

al een aantal dingen in gang gezet. Een aantal dingen die normaal veel hinder veroorzaken, hebben we juist nu gedaan, omdat er nu minder mensen last van hebben. Bij beheer en onderhoud hebben we echt gekeken naar wat we naar voren kunnen halen en daar hebben we u inmiddels ook over geïnformeerd. Die actie loopt nog. We hebben een eerste ronde gedaan, waarbij we samen met mensen uit de markt hebben gekeken welke projecten we snel op zouden kunnen pakken. Die actie zetten we door en daarvoor worden eigenlijk alle MIRT-projecten doorgevoerd.

Welke knelpunten zijn er nog en wat zouden we daar nu aan kunnen doen? Dat is eigenlijk ook wat de motie-Van Aalst vraagt. Ik weet niet meer precies wanneer die motie is aangenomen, maar de vraag was eigenlijk of ik ook buiten de bestaande regelgeving om zou kunnen kijken naar wat daarvoor nodig is. Stikstof is natuurlijk een uitdaging en daar is ook nog van alles in beweging. We kijken verder of we bij dingen die vastzitten, kunnen gaan werken met andere vormen van aanbesteding en andere vormen van contracten. Ook dat bespreken we met de koepels voor de gww-sector. Dat is de grond-, water- en wegenbouw, zeg ik maar even voor de mensen thuis die die afkorting niet meteen kunnen plaatsen. We zien natuurlijk ook heel duidelijk in dat de bouw aan de gang houden heel erg belangrijk is, juist in deze periode van economische neergang. Dat over het anticyclisch investeren: als we het kunnen doen, doen we dat heel graag. En we kijken met de markt wat de knelpunten zijn bij de individuele MIRT-projecten en hoe we daar verder kunnen komen. Hetzelfde geldt natuurlijk voor de verkeersveiligheidsprojecten, iets waar de heer Dijkstra specifiek naar vraagt. De eerste tranche hebben we expres gekoppeld. Het is 50 miljoen per jaar, maar we doen nu in één keer 100 miljoen voor «20 en «21 omdat we dit jaar niet verloren wilden laten gaan. Bij het verdelen van het geld geef ik expliciet voorrang aan die projecten die binnen een jaar kunnen worden uitgevoerd. Ik doe dat om echt zo snel mogelijk aan de slag te kunnen gaan en om snel resultaat te zien.

Houden we daarbij oog voor de regio? Zeker, maar dat komt straks bij andere punten ook nog wel aan de orde. Maar ik kan u zeggen dat we ook bij deze acties niet alleen maar naar een bepaald deel van het land kijken. We kijken echt naar alle projecten in het hele land als we dingen proberen te versnellen. Zo hebben we in die taskforce een protocol op kunnen stellen voor liquiditeit, waarbij we zelf het goede voorbeeld hebben gegeven door sneller te gaan betalen. Verder hebben we een protocol over contracten, waarbij we ook nadrukkelijk met de koepels hebben afgesproken om dat door te geleiden naar de medeoverheden. RWS is ongeveer 25% van de markt en dat betekent dat 75% niet bij RWS maar bij de gemeenten en de provincies zit. Daarom willen wij vooral hen aansporen om anticyclisch te investeren en om de bouw aan de gang te houden.

Tot slot in dit algemene stukje over corona de vraag hoe het staat met het groeifonds. De Minister van Financiën en de Minister van EZK hebben de Kamer laten weten dat ze uiterlijk bij Prinsjesdag met meer informatie zullen komen over dit fonds. U weet dat in het fonds infrastructuur specifiek wordt genoemd. De Staatssecretaris en ik zijn daar dan ook met de diverse regio's over in gesprek geweest. Ik kan u melden dat wij – het klinkt misschien gek voor twee vrouwen – als bokken op de haverkist zitten om er vanuit Infrastructuur echt aanspraak op te kunnen maken. Voorzitter, dat waren wat algemene zaken rondom corona. Ik denk dat ik specifiek beheer en onderhoud wellicht beter apart kan doen. Ik kan het er ook meteen achteraan doen, maar...

De voorzitter:

Volgens mij waren er een paar signalen voor interrupties. Ik vermoed dat het daarom beter is om nu een rondje interrupties op de Minister te doen. Komt beheer en onderhoud direct na de inleiding of eerst de Staatssecretaris?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja. Dat zou mijn voorkeur wel hebben, maar wellicht kan de Staatssecretaris ook eerst het algemene deel aanvullen, zodat de Kamer daar in één keer op kan reageren.

De voorzitter:

We gaan eerst even interrupties doen. Dan kijken we wel hoe we uitkomen. Ik kreeg een seintje van mevrouw Postma en daarna zag ik mevrouw Van der Graaf voor een interruptie. Daarom begin ik met mevrouw Postma, gevolgd door mevrouw Van der Graaf en ten slotte de heer Schonis.

Mevrouw Postma (CDA):

Goed om te zien dat er afspraken met verschillende bedrijven in wording zijn. Ik hoop dat dat ook geldt voor de overheden. Ik neem aan dat de Staatssecretaris straks in haar blokje ook nog wat gaat vertellen over de onderwijsinstellingen. Ik vraag me wel of hoe zunic of hoe ruim die afspraken zijn. Hebben we het dan over één dagje thuiswerken of een maandagochtendspits mijden? Of gaan we het meteen rigoureuzer aanpakken door te gaan kijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat we afscheid nemen van vijf dagen per week van negen tot vijf op kantoor en dat het dus eigenlijk helemaal anders gaan worden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, wat het precies wordt, hangt natuurlijk sterk af van de individuele werkgever. Maar we gaan er wel voor om de traditionele negen-tot-vijfmentaliteit en de klassieke vijfdaagse werkweek echt te doorbreken. Mensen kunnen er bij wijze van spreken voor kiezen om eerst een paar uur thuis te werken en om vervolgens van elf tot drie op kantoor te zijn, zodat ze nog voor de spits naar huis kunnen gaan om daar verder te werken. Of dat zo zal gaan weet ik niet, want mensen kunnen er natuurlijk ook voor kiezen om een paar dagen of een dag per week thuis te werken. Daarom vinden we het belangrijk om met de denktanks goed na te denken over wat voor mensen werkbaar is. Wat mag je van mensen verwachten? Iedereen begrijpt dat je mensen niet de rest van hun leven alleen maar thuis kunt laten zitten. Een paar uurtjes per week thuiswerken helpt misschien ook niet voldoende en we zullen daar dan ook een goede balans in moeten vinden. Vandaar dat we daar met de werkgeversorganisaties over in gesprek gaan.

De voorzitter:

Is het helder of heeft u een aanvullende vraag?

Mevrouw Postma (CDA):

Ik ben blij te horen dat die balans gezocht wordt en dat er ook goed gekeken wordt naar het perspectief van de werknemer. Dat hoorde ik u namelijk ook zeggen. Ik vraag me nog wel af wanneer die afspraken naar de Kamer komen. Ik hoorde zeggen «voor de zomer», maar dat is volgende week. Lukt dat?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan begint uw reces, maar we hebben in ieder geval de afspraak dat we begin juli de Kamer informeren over onze reactie op de adviezen van de denktanks. De eerste grofmazige afspraken met werkgeversorganisaties zullen we daarin proberen mee te nemen. Daar hebben we voor gekozen,

omdat we daarmee eigenlijk aansluiten bij de protocollen die door de diverse sectoren zijn gemaakt. Het wordt dan een soort addendum met daarin de mobiliteitsafspraken. Zo moet u die eerste stap voor u zien.

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

Ik ben blij te horen van de Minister dat het kabinet inderdaad al stappen heeft gezet om investeringen naar voren te halen, onder andere op het gebied van beheer en onderhoud. Ik zou eigenlijk willen vragen of het kabinet ons in het najaar, zeg maar richting het volgende MIRT-debat, een concreet overzicht zou kunnen geven van de projecten waarvoor de investeringen naar voren zijn gehaald. Ik zou daarvoor concreet twee bruggen willen inbrengen. Ik heb namelijk de boodschap meegekregen dat die daarvoor weleens zeer geschikt zouden kunnen zijn. Allereerst is dat spoorbrug over het Van Harinxmakanaal in Friesland. Dat is namelijk een project dat er al langere tijd ligt, maar waar we wel snel slagen zouden moeten kunnen maken, zodat we de extra treinen die er overheen gaan, ook sneller kunnen rijden. Verder zou ik de Paddepoelsterbrug willen noemen. Die brug is in eerste termijn al terecht genoemd, want mensen zitten daar echt op te wachten, overigens niet alleen de mensen die over die brug heen gaan, want het is ook belangrijk voor zowel het wegverkeer en de fietsers als het scheepvaartverkeer. Ik zou graag zien dat er in elk geval in deze twee concrete projecten wordt geïnvesteerd.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Op de spoorbrug zal collega Van Veldhoven zo meteen ingaan en de Paddestoelsterbrug zullen we zeker nog een keer onder de loep nemen om te zien of we daar tot een versnelling kunnen komen. Ik weet niet precies wie van u, maar volgens mij was het de heer Schonis die zei: het is toch geen Van Brienenoordbrug; dit moet toch sneller kunnen. Of het een groot of een klein project is, maakt op zichzelf helaas niet heel veel verschil voor onze procedurentijd. Daar moeten we toch gewoon rekening mee houden. We gaan alle MIRT-projecten langs en ik zeg graag toe dat we deze zeker nog een keer zullen bekijken om te zien of het echt niet sneller kan.

De heer **Schonis** (D66):

Ik heb misschien iets gemist, maar u had het over Anders Reizen. Ik heb zelf nog heel gericht gevraagd naar maatregel zeven van die coalitie. Die maatregel houdt in dat je nieuw aangetrokken medewerkers voor de eerste drie maanden altijd standaard een ov-kaart aanbiedt in plaats van een auto. Ik weet niet of de Staatssecretaris die vraag beantwoordt; dat weet ik niet precies.

Ik sla eigenlijk meer aan op wat mevrouw Postma zegt. Ik doe dat om twee redenen, want ze zegt: worden die afspraken over anders reizen en thuiswerken breed of zünig? Als Zeeuw spreekt me dat natuurlijk aan, maar ik hoop wel dat ze dan heel erg breed worden uitgezet. Maar zünig ook, want zünig betekent dat je goed op je spulletjes moet letten. Daar moet je zünig op zijn. Als ik zie wat we de afgelopen maanden bij het onderwijs hebben besproken – buiten de lestijden of andere lestijden – en welke stevige afspraken we daarvoor bedacht hebben, word ik wel benieuwd of u ook stevige afspraken met VNO-NCW en met andere bedrijven gaat maken over hoe we dingen als spitsmijden meer permanent kunnen verankeren met elkaar.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Wij hebben wel al aangegeven dat we op het hoogste abstractieniveau gaan starten met een vorm van een addendum bij de protocollen. Het zal wel heel erg op regionaal maatwerk en sectoraal maatwerk aankomen. Het maakt namelijk nogal wat uit of je in de zakelijke dienstverlening zit met vooral mensen met kantoorfuncties, of in de maakindustrie met een

ploegendienst. Dan kan je bijvoorbeeld de afspraak maken dat je die ploegendienst net een halfuur eerder of later start wanneer dat concurreert met anderen bedrijven en tot een spits leidt. Er zijn dus allerlei verschillende mogelijkheden per sector. Vandaar dat wij ook per sector gesprekken voeren. De Staatssecretaris is daar, vanwege de klem waar het om in zat, al het verste in, omdat we eerst met het onderwijs goede afspraken moesten maken. Maar we gaan de andere sectoren ook successievelijk langs.

Zunig in de zin van het zo min mogelijk geld laten kosten, delen we waarschijnlijk met elkaar. Maar ook werkgevers zien dat het reiskosten scheelt als werknemers vanuit huis werken. Daar staan misschien ook wel weer kosten tegenover, omdat mensen dan bijvoorbeeld ook thuis een bureaustoel moeten hebben. De gesprekken daarover moet je echt per sector goed voeren om te zien wat je redelijkerwijs van een onderneming mag verwachten. We hebben gelukkig dankzij de door u genoemde coalitie Anders Reizen al hele mooie voorbeelden van bedrijven die hun nek hebben uitgestoken en al een fantastisch mobiliteitsplan hebben. Maar dat zijn vooral de grote ondernemingen en wij zijn er nu vooral mee bezig om een slag te maken naar het mkb. Die bedrijven hebben natuurlijk geen grote strategische afdeling die dat allemaal voor ze uit kan werken. Daarom gaan we kijken hoe we die bedrijven kunnen helpen, zodat zij ook een steentje kunnen bijdragen. Dat willen ze vaak heel graag, maar het ontbreekt hun vaak aan de kennis, de kunde en de tijd.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan kijk ik even of de Staatssecretaris nu het vervolg van het eerste blokje gaat doen. O, neem mij niet kwalijk. Ik heb nog een interruptie.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De tweede rij meldt zich. Ik ben heel erg blij dat we echt flink gaan inzetten op meer thuiswerken en betere spreiding. Ik hoop natuurlijk ook dat de kilometerheffing daar in een volgende kabinetsperiode een bijdrage aan gaat leveren. Dat verwacht ik wel!

We gaan nu eigenlijk met andere niet-infrastructurele middelen en met beleidsingrepen proberen om de verkeersstromen beter te spreiden. Dat doet dan natuurlijk ook iets met onze infrastructuurle plannen. We hebben nu grote plannen voor de bouw van snelwegen, omdat het idee is dat de filedruk enorm is. Maar als je daarop gaat sturen, verandert dat ook de noodzaak om met die plannen door te gaan. Hoe gaan we de afspraken die de Minister net allemaal schetste, doorvertalen in de plannen die we maken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We hebben natuurlijk te maken met plannen die nu al in uitvoering zijn of daar bijna aan toe zijn. De analyses daarvoor laten natuurlijk verder wel zien dat er een bevolkingsgroei aankomt en verder waren de meeste knelpunten al knelpunten voor de coronacrisis. En we zitten nu alweer bijna op datzelfde niveau. Die projecten blijven dus gewoon nodig. Met het oog op de toekomst heeft dit kabinet juist een omschakeling gemaakt van een Infrastructuurfonds naar een Mobiliteitsfonds. Hoe eerder uw Kamer de nieuwe wet daarvoor behandelt, des te beter kunnen wij straks die integrale afweging maken. We zullen zo meteen nog wel over instandhouding en nieuwe aanleg te spreken komen, maar daar is onze inzet echt dat het probleem moeten worden opgelost in relatie tot verstedelijking, maar ook in relatie tot bereikbaarheid in de regio en ook – dat zeg ik dan maar met het oog op een ander stuk portefeuille – in relatie tot klimaatadaptatie. Ik noem als voorbeeld water als ordenend principe. Al die zaken zullen we straks heel goed integraal kunnen afwegen in dat Mobiliteitsfonds.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. Misschien hierop aansluitend, we zullen natuurlijk voor al die toekomstige oplossingen eerst moeten kunnen zien wat uiteindelijk het structurele coroneffect is. Uiteindelijk zie je dat ook weer terug in de analyses, in de knelpuntenanalyses en de analyses die we gaan maken voor het Mobiliteitsfonds. Dus mobiliteitsbreed geldt dat je opnieuw gaat kijken waar het nog knelt en wat daarvoor de beste oplossing is.

Terug naar de actualiteit en wel de onderwijsafspraken over het spreiden. We hebben inderdaad intensief overleg gehad met én de vervoerders én de onderwijsinstellingen om met hen te kijken waar zij de meest acute verlichting het liefste wilden hebben en wat er gewoon aan vervoer beschikbaar was binnen de capaciteit die we met elkaar vrij dachten te kunnen maken. We hebben heel erg gekeken naar wat de grote stromen zijn. In de spits bleken echt het woon-werkverkeer en de studenten de grote stromen te zijn. In de spits knelt het het eerst en daarom hebben we met de koepels afspraken gemaakt om studenten gefaseerd, eigenlijk in blokjes, naar school te laten komen. Daardoor gaan ze ook weer in blokjes gefaseerd terug en krijg je dus een gelijkmatigere spreiding van die studenten over de hele dag. Het is hun niet verboden om op een ander moment te reizen en de ov-studentenkaart wordt ook niet aangepast. We bereiken dit effect doordat het aangeboden onderwijs op een andere manier wordt georganiseerd. Heel veel dank aan alle onderwijskoepels die hier heel nadrukkelijk aan hebben meegewerkt. En ook dank aan de vervoersorganisaties, want hun roostermakers en dienstregelingenmakers hebben letterlijk om de tafel gezeten om te kijken hoe het zou kunnen passen en hoe zo veel mogelijk kinderen, vooral vanaf september, weer zo veel mogelijk les op school aangeboden kunnen krijgen.

Ik ben heel blij met deze stap en we blijven natuurlijk ook kijken naar mogelijkheden voor andere afspraken en waar we eventueel meer ruimte kunnen geven. Maar er zijn natuurlijk ook mensen die nog steeds vijf dagen per week thuiswerken en die willen ook graag weer een keer de stap kunnen maken naar af en toe een dag naar kantoor. Daarover hebben we dus ook gesprekken, maar zoals de Minister al zei: daar komen we op terug in de reactie op de planbureaus.

De Minister zei al iets over de modal shift. Het goederenvervoer stijgt op dit moment en dat is in die zin goed nieuws. Verder kijken we natuurlijk ook hoe we de groei van het goederenvervoer kunnen vasthouden en kunnen uitbouwen via het spoor. Het is dan ook goed dat het volgend jaar het internationale jaar van het spoor is.

De fiets. We hebben er in de aanpak van de coronacrisis heel erg voor gekozen om het via algemene boodschappen te organiseren. «Pak de fiets waar dat kan» is er eentje die goed navolging heeft gekregen. Er wordt echt meer gefietst dan voor de coronacrisis. Daar is ook echt wel ruimte voor als je bedenkt dat ongeveer de helft van de ritjes in Nederland onder de vijf kilometer is. Er is ruimte voor meer mensen om meer te fietsen en dat zien we ook gebeuren. Dat betekent natuurlijk ook dat er extra druk is op de fietsinfrastructuur. Nu hebben we natuurlijk gewoon een hele goede basisfietsinfrastructuur in Nederland en daardoor waren we er gelukkig goed op voorbereid. We hebben de steden verder gevraagd om bijzondere aandacht te besteden aan eventuele knelpunten, juist ook omdat scholieren verzocht is om meer op de fiets te gaan. Zij nemen maatregelen als ze plekken zien waar het knelt.

De Minister heeft net uitgelegd dat we ook proberen om met verkeersveiligheidsmiddelen maatregelen tegen knelpunten te nemen. Verder zijn er natuurlijk ook de middelen uit het Klimaatakkoord voor fietsparkeren. Ik hoop dat we daar ergens in het najaar wat meer duidelijkheid over kunnen

geven. Daarbij kijken we overigens niet alleen naar meer, maar ook naar slimmer, want anders kun je natuurlijk eindeloos op dezelfde manier blijven bouwen. Het gaat er dus ook om dat we op een slimmere manier die groei weten op te vangen.

De Minister heeft al veel gezegd over anticyclisch bouwen. Hoe worden de bouw en de woningbouw samengenomen? Dat is een vraag van mevrouw Kröger en een paar anderen. Daar kijken we heel nadrukkelijk naar. We hebben in aanloop naar dit algemeen overleg in de bestuurlijke overleggen leefomgeving heel nadrukkelijk samen met de Minister van BZK opgetrokken.

Hoe wordt de fiets meegenomen in de woningbouwdeals? Dat wordt allemaal meegenomen. We kijken nou juist heel nadrukkelijk naar die integraliteit van bouwen en reizen. Het is mooi als je een prachtig appartement kunt kopen, maar je wilt er ook graag kunnen komen en je wilt er ook weer graag weg kunnen komen. Dus daar wordt integraal naar gekeken, wat wil zeggen dat de fiets er zeker in wordt meegenomen.

De coalitie Anders Reizen. Daar is het Rijk volgens mij ook lid van. Ze vullen dat natuurlijk allemaal op een beetje andere manier in. Je kunt als werkgever bijvoorbeeld ook zeggen: ik geef iedereen een reiskostenvergoeding, maar er zijn geen parkeerplaatsen. Dan heb je dus ook gestuurd op andere vormen van modaliteit. Het kan natuurlijk ook door te gaan werken met een beperkt aantal parkeerplaatsen. De verschillende werkgevers vullen dat op verschillende manieren in. Er is heel veel wat je als werkgever kunt doen om op mobiliteit te sturen.

Dan nog een aantal algemene vragen in het blokje algemeen. Het Actieplan Toegankelijkheid is een heel mooi initiatief van de ChristenUnie. Veel dank voor het onderwerp. Prachtig als een Kamerlid zo'n initiatief neemt! Het staat hoog op mijn agenda, want iedereen moet zo normaal mogelijk kunnen deelnemen aan het ov. Ik wil het plan goed kunnen bestuderen en daarna wil ik er graag schriftelijk op reageren. Mevrouw Van der Graaf vroeg of dat voor het AO over de marktordening kan, omdat zij graag zou zien dat het meegenomen kan worden in de concessie-eisen. Er zit best nogal wat tijd tussen het debat over de marktordening in de Kamer en de voorbereiding van de concessie. Het gaat niet lukken om het te doen voor het debat over de marktordening, maar we zullen ruim op tijd zijn voor de voorbereiding van de concessie-eisen wanneer ik het in het najaar nog voor de begrotingsbehandeling naar uw Kamer stuur. Ik denk dat we die twee dingen zo goed bij elkaar kunnen brengen.

Dit jaar ontwikkelt ProRail overigens naar aanleiding van uw motie samen met de treinvervoerders het actualisatierapport toegankelijkheid. Dat rapport geeft ook inzicht in de toegankelijkheid van de stations. Verder worden er ook de maatregelen van de NS en andere treinvervoerders in meegenomen. Dat geeft ons dus ook een beter beeld van waar het al goed gaat en waar het nog beter kan. Daar kom ik dus nog op terug.

Meneer Van Dijk is er nu niet, maar hij zei iets over gratis reizen door kinderen tot 12 jaar. Ik ga niet over de tarieven in het stads- en streekvervoer. Ik vind het wel een sympathiek idee en daarom heb ik het wel warm aanbevolen in het NOVB. Toen bleek dat er al heel veel gratis en goedkoop ov wordt aangeboden voor deze doelgroep. Daarom is er besloten om een inventarisatie te maken en daaruit is gebleken dat er duidelijke afspraken zijn op het lokale en regionale niveau. Er wordt dus heel veel aan gedaan, maar we kunnen niet iedereen landelijk verplichten om het op dezelfde manier te doen.

Mevrouw Kröger vroeg in de context van het Toekomstbeeld OV wanneer de financiële opgave voor het ov er ligt. In het najaar kunnen we uw Kamer daar informatie over sturen.

Mevrouw Van der Graaf vroeg hoe het staat met de mogelijkheid van een aanwijzingsbevoegdheid in de context van de gevaarlijke overgangen. We hebben samen met ProRail een aantal juridische instrumenten uitgewerkt ten aanzien van de overwegveiligheid. Die zijn allemaal getoetst op

haalbaarheid en hoe die zo goed mogelijk kunnen worden vormgegeven. De aanwijzingsbevoegdheid is een van de instrumenten. Ik betrek de aanwijzingsbevoegdheid binnen het traject van de modernisering van de Spoorwegwet en ik zal uw Kamer hierover in het najaar informeren. We komen dus in het najaar met een voorstel naar u toe. Dat waren mijn algemene vragen, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik heb in ieder geval interrupties gezien van de heer Dijkstra, mevrouw Kröger en mevrouw Van Esch. Eerst even de heer Dijkstra.

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

Ik dank de bewindspersonen voor de antwoorden in het eerste blok. Ik heb, als dat mag, twee complimenten en een kritische opmerking. Complimenten voor het naar voren van die infraprojecten waar dat kan. Ik snap en realiseer me hoe lastig dat is, maar het is echt fijn dat dat gebeurt. Het houdt de bouw aan de gang! Vooral het sneller betalen en het meenemen van provincies en gemeenten zijn van groot belang, denk ik. Wat ook goed is, is die aandacht voor thuiswerken en die aanvangstijden. Ik hoop echt dat we dat op de een of andere manier kunnen verankeren in de afspraken met de scholen en met de werkgevers. Alle steun van de VVD daarvoor, want dat levert inderdaad die 10% à 15% op die we nodig hebben. We kunnen daardoor het geld ook echt besteden aan structurele oplossingen. Dus steun daarvoor. De kritische opmerking, neemt u die even mee, gaat over de tweewieler. Er wordt eigenlijk alleen maar van uitgegaan dat dat de fiets is, en dat vind ik echt een gemiste kans. Er zijn zware motoren, lichte motoren, brommers, scooters en dergelijke. Je ziet vanwege corona ook de vraag toenemen. De motoren vliegen de winkel uit. Mijn eigen motor heb ik ook verkocht en dat ging heel snel, tweedehands. Die vliegen de winkel uit omdat de behoefte aan individueel transport erg groot is. De wegen zijn al vol, maar met een motor ben je flexibel, er gelden in de steden nauwelijks parkeertarieven voor, vaak kost het bijna niets er zijn voldoende parkeervoorzieningen. Toch worden motoren en ook lichte motoren vaak vergeten als oplossing voor de congestie, voor de bereikbaarheid. In grote steden als Parijs, maar ook in Azië zie je alleen maar brommertjes en dingen. Dat hoeft van mij dan ook weer niet, maar een beetje aandacht daarvoor mag echt wel. Nu wordt er eigenlijk alleen maar gezegd: de auto of de fiets of het wordt het ov. Dat is erg jammer. Als je het die heel grote categorie – er zijn 800.000 mensen met een motorrijbewijs – makkelijker maakt om op zo'n ding te stappen, met 125 cc of wat dan ook, kan dat juist in de steden enorme verlichting geven. Het geeft wel dat gevoel van vrijheid, plus het individuele karakter dat mensen zo graag willen hebben in het transport, zonder dat ze gedwongen worden een tram of een bus in te gaan. Ik hoop dat dat meegenomen kan worden. Als we het dus hebben over tweewielers...

De **voorzitter**:

De vraag.

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

... hebben we het voortaan ook over gemotoriseerde tweewielers en die worden ook steeds schoner. Ik wijs op de elektrische scootertjes en de elektrische voertuigen aan sich, die best een oplossing kunnen zijn. Neemt u die alstublieft mee, breder dan alleen maar de e-bike en de normale fiets.

De heer **Laçin** (SP):

Is dit de tweede termijn?

De voorzitter:

Ik moet toegeven: ik was zo onder de indruk... Ik zag die motortjes voor mij, en «Bertus op de Norton en Tinus op de BSA», dat ik helemaal de tijd niet meer in de gaten had. Ik zal daar alerter op zijn. De heer Laçin keek mij al aan van: wat gebeurt hier? Voor iedereen geldt natuurlijk: laten we proberen de interrupties kort te houden.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het scheelt in de tweede termijn. Een deel heb ik dus al gehad.

De voorzitter:

Zeker, helemaal goed. Daar hou ik straks rekening mee, met de tijd dan. U heeft dat nu geroepen. De Staatssecretaris.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Mag ik daar misschien ook iets over zeggen, voorzitter?

De voorzitter:

O, neem me niet kwalijk. Ja, natuurlijk. De Minister allereerst en dan de Staatssecretaris.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De Staatssecretaris gaat vooral over de fiets natuurlijk, maar de motoren, daar ga ik dan weer over. Ik grijp altijd iedere gelegenheid aan om ook wel iets over de motoren te zeggen. Daar ligt inderdaad ook de toekomst. Er zijn tegenwoordig zelfs elektrische Harleys, voor een normale sterveling volstrekt onbetaalbaar, maar dat terzijde. Daar is ook nog wel iets te winnen. Dat nemen we dus zeker mee, want de Staatssecretaris en ik hebben het er zelfs in het plan voor de laadinfrastructuur over gehad hoe je elektrische motoren faciliteert, zodat je niet iedere keer je eigen opzetstukje... Misschien heeft niet iedereen dat probleem direct op het netvlies, maar het is verschrikkelijk onhandig als je dat niet gewoon bij de hand hebt. Maar onze aandacht reikt dus van de langzaamste tot de snelste tweewieler.

De voorzitter:

Volgens mij heb ik in een eerder debat ook weleens aandacht gevraagd voor al die mogelijke vormen. Dan kom ik nu bij de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Voorzitter. Ik kan mij alleen maar aansluiten bij wat de Minister net heeft gezegd. Wij kijken natuurlijk naar van alles en de ontwikkelingen gaan ook heel snel. Er ontwikkelen zich ook allerlei nieuwe vormen. Er zijn een aantal redenen waarom die fiets met name in het binnenstedelijke verkeer zo'n goede oplossing is. Dat heeft te maken met ruimtegebruik, met luchtkwaliteit. Er kunnen straks allerlei vormen van vervoer zijn die dezelfde voordelen bieden. We zijn dus absoluut bereid om daarnaar te kijken.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Van Esch.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Ik had nog niet verwacht dat ik aan de beurt was, maar goed. Ik heb het gevoel dat ik een vraag mis. Het blokje algemeen is natuurlijk algemeen, maar ik ben benieuwd of er in dit blokje ook ingegaan kan worden op de laatste vraag die ik stelde, over onze aangenomen motie. Bij het debat corona en infrastructuur of corona en openbaar vervoer is een motie van ons aangenomen over hoe we de investeringen in het openbaar vervoer

blijvend gaan inzetten. Ik heb het vermoeden dat die vraag bij dit blokje hoort. Ik ben benieuwd of daar een reactie op kan komen.

De voorzitter:

Dat hoort bij de Staatssecretaris.

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

Eigenlijk is daar door de Minister al antwoord op gegeven in haar antwoord over het Mobiliteitsfonds. We gaan van aparte investeringsstromen voor ov, wegen en water naar een Mobiliteitsfonds. We zullen bij alle beslissingen die we nemen over investeringen die we doen, steeds moeten kijken in welke mate ze toekomstvast zijn. Dat deden we nu al en dat doen we in de toekomst ook, op basis van hoe de stromen er dan uitzien. Als dat de vraag is, dan is die eigenlijk al vrij uitgebreid beantwoord door de Minister. Anders moet de vraag iets specifieker gesteld worden, want ik weet niet uit mijn hoofd wat de exacte motietekst is waar mevrouw Van Esch nu aan refereert.

De voorzitter:

Ik vraag mevrouw Van Esch nog even, want ze stak inderdaad haar vinger op.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Het gaat specifiek over de motie die te maken heeft met de huidige coronatijd en het feit dat we vanuit onder andere de NS, maar ook van andere ov-bedrijven te horen krijgen dat er nu tekorten ontstaan, omdat de afgelopen tijd veel mensen niet met het ov zijn gegaan. Die aangenomen motie ging over hoe we in de toekomst problemen met het ov voorkomen, als we nu zien dat daar financiële tekorten ontstaan, terwijl we weten dat we die ov-bedrijven in de toekomst keihard nodig zullen hebben.

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

Oké, het gaat over het rijden nu, de concessies en de tekorten. Ik heb u een voorstel van een beschikbaarheidsvergoeding gestuurd. Daarover staat volgens mij op de 30ste een wetgevingsoverleg gepland, over de suppletoire begroting. Dat was dus het antwoord op de vraag om een oplossing te vinden voor de verliezen bij de ov-bedrijven, want inderdaad, die hebben we straks nog keihard nodig. Bovendien is er overal in de regio openbaar vervoer nodig als vitale sector. Om die tekorten op te vangen, hebben we als Rijk een beschikbaarheidsvergoeding tegenovergesteld aan het verzoek aan de vervoerders om te blijven rijden. Daarover spreken we elkaar nog meer in detail op de 30ste.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Kröger had nog een vraag openstaan, dacht ik.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja, dus dit geldt dan hopelijk niet als een interruptie.

De voorzitter:

Dat was ik niet van plan om te gaan doen, nee.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Heel fijn. Ik had een vraag gesteld over die 50 miljoen per jaar verkeersveiligheidsgelden. Kunnen we die cap loslaten als er meer wordt aangevraagd, om aanvragen juist te stimuleren? En wanneer komt het hele blok stikstof aan bod?

De voorzitter:

Ik kijk even naar de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat zit bij mij volgens mij in overig, dus dat komt op het einde. Ik heb nu als eerstvolgende blok beheer en onderhoud staan. Als u het hebt over verkeersveiligheid: de Staatssecretaris had natuurlijk 100 miljoen specifiek voor de fiets, maar daarnaast is er in het kader van de verkeersveiligheid ook van alles mogelijk voor de fiets. Ik noemde daarnet al het voorbeeld van het vrij liggende fietspad. Het moet natuurlijk wel passen in de risicoanalyse die gemeenten hebben gemaakt. Het fietspad moet dan niet ergens worden aangelegd waar niets aan de hand is. Het moet echt in die analyse passen, maar er zijn wel degelijk ook investeringen mogelijk in fietspaden, in het verwijderen van ongelukkig geplaatste paaltjes. Er schijnen veel ongelukken te gebeuren met paaltjes aan het begin van een fietspad. Dat is een heel simpele, die ook niet kostbaar hoeft te zijn. Veel ongevallen met fietsen gebeuren door stoepranden. Als je die schuin maakt, niet meer. Dat soort zaken kan ook allemaal uit die verkeersveiligheidsmiddelen.

De voorzitter:

Is daarmee uw vraag beantwoord, mevrouw Kröger?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Nee, want hiervan was ik op de hoogte; ik ken de regeling. Dank u wel, Minister. De vraag was of we de cap die er nu in zit voor de jaarlijkse bijdrage kunnen loslaten, gegeven het feit dat er zo veel behoefte is bij gemeenten om die gelden in te gaan zetten, juist nu, in coronatijd. We willen immers juist nu aannemers aan het werk zetten. Kunnen we die cap loslaten, zodat als er overaanvragen zijn, die gehonoreerd kunnen worden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik prijs mij gelukkig als we die 100 miljoen die we nu als eerste tranche in één keer hebben – die wordt in juli opengesteld – volledig gevuld krijgen. Mocht zich de situatie voordoen dat die overtekend wordt, dan zou ik er zeker naar willen kijken of we daar een oplossing voor kunnen vinden. Maar er kan nu, deze zomer, vanaf 1 juli tot en met september worden ingediend, zodat we ook echt bij de MIRT-ronde in het najaar spijkers met koppen kunnen slaan. Ik hoop echt dat we die volledige 100 miljoen weggezet krijgen. Mocht het geld dan op zijn, terwijl er nog heel veel goede plannen liggen, dan moeten we ons daarop herbezinnen. Maar ik ben al blij als we die 100 miljoen weggezet krijgen. Ik heb al aangegeven dat we daarbij voorrang geven aan projecten die binnen een jaar gerealiseerd kunnen worden, omdat we echt effecten willen zien van dat geld.

De voorzitter:

Dank u wel. Beheer en onderhoud, volgens mij, want ik heb hier geen interrupties meer staan.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voor beheer en onderhoud is door diverse leden aandacht gevraagd. De Staatssecretaris en ik zijn er eigenlijk vanaf het begin van onze periode ook al mee bezig. We kwamen natuurlijk, zoals heel Nederland, uit een moeilijke periode vanwege de financiële crisis, waarbij keuzes zijn gemaakt. Wij kwamen er al vrij snel achter dat je ook wel ziet dat beheer en onderhoud het been bij moest trekken. Ik heb daar gelijk aan het begin, bij de eerste begroting, al 350 miljoen extra voor uitgetrokken, waar het aanvankelijk 150 was. Dat was dus meer dan een verdubbeling van het budget en daar zijn we meteen mee gestart. In de afgelopen periode

hebben we steeds meer in detail – daar is de Kamer ook van op de hoogte want daar hebben we over gerapporteerd – in kaart laten brengen wat er nou precies nodig is. Niet alleen wat je normaal altijd doet voor de paar jaar die eraan zitten te komen, maar juist ook – en daar is die weer – de boeggolf die we nu nog niet hebben, maar die we wel op ons af zien komen, omdat er in de jaren vijftig, zestig ongelofelijk veel is gebouwd in een korte tijd, wat als nadeel heeft dat het ook in een korte tijd allemaal voor dat groot onderhoud in aanmerking komt. Nou, dat hebben we voor zowel Rijkswaterstaat als ProRail in kaart laten brengen. Voor ProRail is dat ook al extern gevalideerd, voor Rijkswaterstaat loopt dat nog. In het najaar krijgt u die externe validatie te zien, zodat iedereen onomstreden weet wat er nodig is. We hebben ook al vaker aangegeven dat wij natuurlijk in eerste instantie de verantwoordelijkheid voelen om de basis op orde te hebben: wat er aan infrastructuur is, moet je goed onderhouden; geen concessies aan de veiligheid. We willen in Nederland geen Morandibrugachtige toestand meemaken. Dat staat dus buiten kijf. De volgende stap is uiteraard beter benutten wat je hebt. Daar hebben we ook iets over gezegd in het kader van het Mobiliteitsfonds. Een voorbeeld daarvan is natuurlijk de SmartwayZ-aanpak in Brabant en Limburg; ook op andere plekken wordt er volop aan gewerkt. Natuurlijk heb je ook altijd nog missing links. Daarvan hebt u er ook hier een aantal voorbij zien komen voor de infrastructuur, zowel op het spoor als bij de vaarwegen en de wegen. We zien op ons afkomen dat er een steeds groter deel van ons budget nodig zal zijn om die basis goed op orde te hebben. Nogmaals, voor de komende paar jaar zijn er geen zorgen, maar wij kijken natuurlijk verder. Wij kijken ook naar misschien zelfs wel de opvolgers van onze opvolgers, die ook vooruit moeten kunnen. Het is echt onze bedoeling dat onomstotelijk vaststaat wat daarvoor nodig is voordat we de verkiezingen ingaan, zodat iedereen dat bij de volgende formatie kan zien, als gekeken wordt naar de vraag: wil je in het kader van het Mobiliteitsfonds, niet modaliteitgericht maar mobiliteitgericht, nieuwe aanleg? Dat is in een stedelijke omgeving misschien eerder een lightrail en in landelijk gebied misschien eerder een verbreding van een weg. Wat daaruit gaat komen, is allemaal zeer gebiedsafhankelijk. Voor ons staat buiten kijf dat er meer geld nodig is voor de instandhouding. Als je meer nieuwe aanleg wilt, van wat voor vorm van infrastructuur dan ook, zal er echt geld bij moeten. In die zin vinden we dat gewoon apolitiek. Dat zal echt nodig zijn. Het is aan partijen om daar een weging in te maken, maar wij willen in ieder geval de feitelijke informatie daarvoor echt op tafel hebben liggen. De heer Van Aalst, die nu net even weg is, had nog een hele specifieke vraag over de A10. Daar zijn een paar wandplaten op de weg gevallen; die bleken niet goed bevestigd te zijn. Daar zijn Kamervragen over gesteld. Ik heb daarop geantwoord dat daar sprake was van een montagefout. Die wandplaten hadden onderhoudsvrij moeten zijn. Daar is van geleerd. Waar die wandplaten elders zijn gebruikt, is nagegaan of de constructie nog goed was. Voortaan worden ze toch toegevoegd aan de onderhoudsprogramma's. Dat was wat ik over beheer en onderhoud had te melden.

De voorzitter:

Ik kijk eerst even of de Staatssecretaris daar nog een aanvulling op wil doen. Ik zag intussen ook een interruptie van mevrouw Kröger; kan die wachten?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja.

De voorzitter:

Dan geef ik eerst het woord aan de Staatssecretaris.

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

Mevrouw Kröger refereerde een paar keer aan de 7 miljard van ProRail en vroeg om daar iets specifiek over te zijn. Voor de periode 2022 tot en met 2034 gaat het bij gelijke prestaties om 3 miljard extra. Die 7 miljard is dus meer het totale budget. Er is 3 miljard extra nodig. Daarbij hebben we in principe tot 2025 de budgetten gedekt; voor de periode daarna zit er een grotere budgetspanning op. Maar dat nuanceert even dat bedrag van 7 miljard, waar mevrouw Kröger het over had.

Ook ik heb vanuit de investeringsmiddelen die beschikbaar zijn, flink extra gereserveerd voor BOV. Ik heb al een half miljard extra aan BOV-middelen gereserveerd, om alvast een bijdrage te leveren aan de grote opgaven die er zijn. De Minister en ik hebben in de tranches de BOV-middelen dus echt als heel belangrijk aangemerkt. We hebben daar absoluut geld voor uitgetrokken.

De **voorzitter:**

Dank u wel.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Ik ben nog iets vergeten. Mevrouw Kröger had ook nog aandacht gevraagd voor de personele capaciteit. Ik kan natuurlijk niet vooruitlopen op een begroting bij Prinsjesdag, maar ik kan u wel melden dat we uitdrukkelijk ook kijken naar het personele aspect, naar de capaciteit bij Rijkswaterstaat.

De **voorzitter:**

Ik kijk naar mevrouw Kröger om te zien of zij nog behoefte heeft aan een interruptie. Dat heeft ze.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik vind het toch een pijnlijk beeld dat wij als Kamer nu al drie jaar de hele tijd vragen hoe we de onderbesteding gaan aanpakken, want daar hebben we het over. Er is een boeggolf, er worden gelden doorgeschoven en ondertussen hebben we zo'n groot, gapend gat op beheer en onderhoud. Eigenlijk hoor ik de Minister nu zeggen: helemaal aan het eind van mijn periode als Minister hebben we dan echt het hele financiële plaatje rond; het is aan een volgend kabinet om dat op te lossen. Dat is pijnlijk, vind ik. Dan ga ik toch de volgende vraag stellen. Er staan een aantal grote MIRT-projecten, zeven snelwegen, in de planning. Het externe rapport zegt duidelijk dat de druk van nieuwe projecten beheer en onderhoud eigenlijk moeilijker maakt, want daar zit gewoon een budgettaire spanning. Moeten we niet eerst goed onderhouden wat we hebben zonder dat we doorgaan met een snelweg die 1,2 miljard kost? Moeten we eigenlijk niet eerst gewoon de wegen die we hebben goed onderhouden? Moet dat niet de prioriteit zijn?

De **voorzitter:**

Ik kijk naar de Minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

We komen straks nog wel op die snelweg als we de regio's langsgaan. Voor die projecten, en zeker voor de regeerakkoordprojecten, hebben we natuurlijk gekozen. Over het algemeen hebben we daar ook de financiële middelen voor. Als ik het heb over «nieuwe aanleg», heb ik het ook over de projecten die overal in de regio zijn bedacht om in te vullen via het groeifonds, om echt een schaa sprong, de stap naar de toekomst, te maken. Als we dat willen, moet er dus echt geld bij. Natuurlijk hebben we nu ook nog wel nieuwe aanleg in ons MIRT-programma staan, maar het gaat juist om zaken die je daarbovenop nog wilt, dus extra.

U zegt: u hebt het pas aan het eind van deze periode klaar. Nou ja, we zijn wel een hele stap verder gekomen dan hiervoor, want wij kijken nu niet alleen vooruit naar de komende jaren, maar wij kijken veel verder vooruit. We proberen het juist structureel goed in kaart te brengen. Dat is met een bepaalde onzekerheid omgeven. Ik noem maar even de nieuwe problematiek van chroom-6. Ik noem even de nieuwe problematiek rondom de brandwerendheid van de tunnels. Ik noem u even de kosten die ontstaan door vertraging, door corona, waardoor projectteams langer moeten blijven zitten. Ik noem u even de stikstofproblematiek, die een heleboel extra reken- en uitzoekwerk met zich meebrengt. Ondertussen stijgen de kosten voor mensen. Er zijn zo veel factoren bij die een vorig kabinet ook niet kon voorzien. Duurzaamheid, circulariteit: we hebben allemaal wensen. Dat willen we heel graag, maar dat kan allemaal niet voor niks. We zijn ontzettend bezig met allerlei pilotprojecten in het kader van circulariteit en duurzaamheid. De heer Schonis heeft daar nog meer vragen over gesteld; daar komen we straks nog even op terug. Maar dat is allemaal niet gratis, dus dat verklaart ook wel de grote bandbreedte die er toch nog in zit.

De voorzitter:

Helder? Ja. Mevrouw Van Esch.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Ik wil toch graag mevrouw Kröger nog even bijvallen en hierop doorgaan. We missen gewoon nog steeds geld voor onderhoud, ook voor de toekomst. Dat kunnen we hier allemaal uitrekenen. Volgens mij is de vraag heel simpel. Als we weten dat een A27-project op dit moment al zeker 1,2 miljard kost en dat dit zeker naar de 2 miljard gaat stijgen, helemaal als we nog een bepaalde wand moeten gaan installeren, waar we nog geen kostenraming van hebben, dan is het volgens mij helemaal geen apolitieke situatie. Dan is het een zeer politieke situatie en een kwestie van keuzes maken. Daarom zou ik het goed vinden – ik ben benieuwd of u het daarmee eens bent – als de Minister hier zou aangeven: we maken de keuze voor zeven MIRT-projecten, die miljarden kosten, en daarmee schuiven we dus wel degelijk het onderhoud van wegen op de langere baan. Dat kan, maar dan hoor ik wel graag dat dat de keuze is die wordt gemaakt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan heb ik mij, denk ik, onzorgvuldig uitgedrukt door te zeggen dat het apolitiek is. Daarmee wilde ik zeggen dat wij de feiten in kaart brengen. De Staatssecretaris en ik laten die in kaart brengen – voor ProRail is dat al gebeurd en bij RWS moet het nog worden afgerond – voor veel verder in de toekomst. Bovendien laten we die extern valideren, zodat u straks weet hoe het langjarig zit met beheer en onderhoud, natuurlijk altijd weer met die marge waar ik het net over had. Want we weten niet wat er in de toekomst gebeurt. Misschien wordt er ooit wel weer iets chroom-6-achtigs ontdekt – ik hoop het niet – waar we weer wat mee moeten. Dat soort onzekerheden houdt je altijd. Maar we weten straks wel wat er binnen die bandbreedte echt nodig zal zijn. Dan kun je natuurlijk de politieke afweging maken om wel of niet voor bepaalde nieuwe aanlegprojecten te zijn, maar dan weet u in ieder geval waar u aan toe bent met beheer en onderhoud, wat sowieso moet gebeuren, en met vervanging en renovatie, want dat is daar ook onderdeel van. Over de Van Brienenoordbrug is net bijvoorbeeld ook al wat gezegd. Die heb je, maar die blijft niet vanzelf goed. Dat is bijna net zo omvangrijk en complex als een nieuwe-aanlegproject, omdat het ook een hele ingewikkelde opgave is. Dat maken we dus inzichtelijk voor u. Dan is het uiteraard altijd aan de politiek om daar keuzes in te maken, maar de feiten moeten politiek onomstreden zijn. Dat is het doel.

De voorzitter:

Dan komen we bij de regio's. Eerst Zuidwest. De Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Even kijken. Dan ga ik dat mapje er gelijk even bij pakken.

Nou, laat ik dan gelijk eens bij de Van Brienenoordbrug beginnen!

Toevallig dat we daar net mee afgesloten hebben. De heer Dijkstra heeft daar meerdere vragen over gesteld. Hij wil die combineren met een derde oeververbinding. De exacte planning voor de realisatie van die nieuwe oeververbinding is nog niet bekend. Het ligt wel in de rede, en dat is ook echt noodzakelijk, dat de Van Brienenoordbrug eerder wordt vernieuwd. De start daarvan is gepland rond 2025 en bij de nieuwe oeververbinding moet u toch eerder denken in de richting van 2030. Dat kunnen we dus niet echt aan elkaar linken, want we moeten echt eerder aan de slag met die Van Brienenoordbrug. De nieuwe oeververbinding zal worden gerealiseerd tussen Feijenoord en Kralingen, u welbekend. Die nieuwe oeververbinding kan de A16 en de Van Brienenoordbrug natuurlijk wel ontlasten. De ontlasting van ons rijksnet is ook precies de reden waarom wij daar als Rijk aan bijdragen. In het kader van de MIRT-verkenning wordt er drifstig gestudeerd op maatregelen, ook op de A16 zelf. Dat is eigenlijk wat ik hierover kan zeggen. Er wordt hard aan verder gewerkt en we hopen dat we iets meer duidelijkheid hebben bij de MIRT-ronde in het najaar.

De heer Schonis heeft nog gevraagd naar meer verkeer op het onderliggende wegennet rondom de A4. Dan hebben we het over Haaglanden en de N14. Bepaalde delen van het onderliggende wegennet worden rustiger en bepaalde delen worden drukker; dat spreekt bijna voor zich. Maar er is geen sprake van meer verkeer of meer uitwijk naar het onderliggende wegennet. Het neemt in absolute zin niet toe, maar het verspreidt zich anders; dat bedoelde u denk ik ook. Rijkswaterstaat is in gesprek met de betrokken wegbeheerders om voor delen van het onderliggend wegennet te kijken wat je daar aan oplossingen zou kunnen bedenken met bijvoorbeeld smart mobility. Het is de bedoeling dat fietsroutes die worden doorsneden worden hersteld. Dat zit al in het OTB. Maar over de rest van de maatregelen lopen er dus overleggen met de verschillende gemeenten.

De voorzitter:

We zijn nog niet aan het einde van het blokje dacht ik, hè?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee.

De voorzitter:

Ik wilde eigenlijk even wachten met de interrupties tot het einde van het blokje. Dan pakken we ze in één keer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja. Dan kom ik bij de... Wacht, hier zit iets helemaal bij het verkeerde blokje. Zover reikt mijn topografische kennis nog wel.

Ik kom bij de oude boogbrug over de Lek, waar mevrouw Kröger naar heeft gevraagd. Ik wil Rijkswaterstaat vragen om te kijken naar de mogelijkheden om de situatie voor de fiets op die Jan Blankenbrug te verbeteren. Het behouden van de oude boog, die daarnaast ligt, is daarvoor geen optie. Dat zou een hele dure oplossing zijn, heb ik mij laten vertellen. Maar ik zal Rijkswaterstaat vragen om te kijken wat de mogelijkheden zijn en u daarover voor het volgende MIRT informeren.

Dan het ontwerp van de Merwedebrug. Daarover hebben diverse leden vragen gesteld, onder anderen de heer Stoffer, die er nu niet meer is, en de heer Dijkstra. 1,5 meter lager dan nu zou voor de scheepvaart echt een nadeel betekenen. Ik heb daarop aan het begin van de maand ook

gereageerd in het schriftelijk overleg Binnenvaart maritiem dat we hebben gehad. Ik heb toen aangegeven dat er momenteel ook een extra onderzoek plaatsvindt naar hoe het precies zit met die doorvaarthoogte. Ik kan u daar allerlei details over geven als «één keer 340 of twee keer 135 meter overspanning» enzovoorts, enzovoorts, maar ik denk dat die details te ver voeren. Maar er wordt inmiddels naar gekeken, samen met de scheepvaart. Eén ding heb ik ze verzekerd: ik ga mij sowieso houden aan de internationale verdragen zoals we die in CCR-verband hebben ondertekend als Nederland. Dat betekent dat het voor de scheepvaart niet tot een verslechtering mag leiden. Ik denk dat dat de geruststelling is waar u waarschijnlijk naar op zoek bent.

Dan heeft de heer Schonis nog gevraagd naar het Zeeuwse project De Zanddijk, de verbinding van Yerseke naar de A58. Voor dat project heb ik ook een second opinion naar de rijksbelangen laten uitvoeren. Hieruit bleek dat de verkeersveiligheid en de doorstroming op de A58 verbeterd zouden worden als we het zouden combineren. Ik ben nu in gesprek met de provincie over hoe we daar precies mee verdergaan. Dat gesprek loopt. Mevrouw Van Esch en anderen vroegen naar de A27/A12 Amelisweerd. Waarom nou die oplossing? Daar zijn verschillende bouwmethoden bezien. In de actualisatie van het MER is de beoogde bouwmethode met bijbehorende milieueffecten beschreven. De Commissie voor de m.e.r. is daarover eerder ook om advies gevraagd. Op basis van de adviezen van de Commissie voor de m.e.r. is het deelrapport bouwmethoden ook op de relevante onderwerpen aangevuld en zijn de resultaten van de onderzoeken toegevoegd. De aangepaste actualisatie is opnieuw ter advies aan de Commissie voor de m.e.r. voorgelegd. In het MER en het tracébesluit zullen uiteraard ook de stikstofeffecten van het totale project in beeld worden gebracht, zowel voor de aanlegfase als voor de gebruikssituatie, de eindsituatie; u weet hoe dat werkt. Ook het thema duurzaamheid wordt zowel in het MER als in het tracébesluit beschreven. Tijdens de aanbestedings- en realisatiefase zal ook speciale aandacht worden besteed aan de kansen die we in het project zien voor het aspect duurzaamheid voor het hele project. Dat kan bijvoorbeeld door een bepaald extra gewicht te hechten aan de gunningscriteria in zo'n aanbesteding.

Dat waren de antwoorden.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan kijk ik even rond, want er waren een paar interrupties aangekondigd. De Staatssecretaris heeft maar één puntje, dus ik stel voor dat zij nog even de laatste vraag beantwoordt en dat we daarna de interrupties doen.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. Er zijn een aantal vragen gesteld over het stedelijke ov en hoe we daarmee aan de slag zijn. Inderdaad ligt in het stedelijk gebied tot 2040 een grote opgave, met veel verstedelijking. Er is net al iets gezegd over de samenwerking met BZK. Onder anderen de heer Schonis vroeg daarnaar. Op veel plaatsen investeren we om het bestaande netwerk in stand te houden – de Minister had het daar al even over – maar ook beter te benutten of uit te breiden. Maar soms is er gewoon echt meer nodig. In het Toekomstbeeld ov en de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's brengen we de opgaven en ook de mogelijke oplossingen in beeld. We hebben afgelopen jaar al forse stappen gezet en richting dit najaar bereiden we natuurlijk weer verdere stappen voor. Zo hebben we in Utrecht besloten om een verkenning te starten naar het Utrechtse ov. In Den Haag hebben we besloten tot de uitvoering van het no-regretpakket voor CID Binckhorst. Voor Rotterdam, Den Haag en Amsterdam brengen we ook in bredere onderzoeken steeds nauwkeuriger in beeld hoe we bereikbaarheid en verstedelijking goed hand in hand kunnen laten gaan,

want het is soms ook een beetje een kip-eisituatie. Je kijkt wat je weet van de verstedelijking om daar het ov op aan te passen, om vervolgens weer te bekijken wat dat betekent voor de verstedelijking. Je moet dus stap voor stap met elkaar steeds verder komen.

Voorbeelden van waar we aan denken zijn doorontwikkeling van het bestaande ov richting lightrail-achtige concepten, de aanleg van nieuwe hov-lijnen, zoals de sprinter tussen Den Haag en Rotterdam, s-baan of lightrail en de introductie van de airportsprinter. Richting het najaar zullen we daar weer verder over spreken met u.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zag in ieder geval drie interrupties. Allereerst de heer Schonis, dan mevrouw Van der Graaf en dan mevrouw Van Esch. En mevrouw Kröger.

De heer Schonis (D66):

Ik heb een concrete vraag gesteld over de Zanddijk bij Yerseke. Er zou toegezegd zijn, omdat er een probleem op de A58 was, dat er 6,25 miljoen euro vanuit het Rijk in dat project zou worden geïnvesteerd. Dat is voor de provincie best een belangrijk punt. Ik ben dus blij om te horen dat u in overleg bent, maar de vraag was concreet: is dat geld daadwerkelijk al toegezegd? Kunt u hier bevestigen dat dat zo is? Dan kan dat project in Zeeland namelijk door. Ik ben wel erg benieuwd naar het volgende. Op de vraag over de verbreding van de A4 Den Haag-Delft zegt de Minister: ja, wij de gaan de weg verbreden en het onderliggende wegennet, provinciaal en gemeentelijk, zal daardoor extra belast worden. Er zijn vanuit de gemeenten, maar ook vanuit de provincie zienswijzen ingediend op het ontwerp-tracébesluit. In mijn beleving zijn dat ook niet misselijke zienswijzen. De Minister zegt hier: ja, we kijken wel even of we met een app en smart mobility de druk op het onderliggende wegennetwerk zo min mogelijk kunnen maken. Het is puur toeval, maar ik heb afgelopen maandag daar een rondje gereden omdat de weg was afgesloten en ik via een sluiproute naar huis werd gestuurd. Toen heb ik het gelijk met eigen ogen kunnen zien. Je kunt daar aan de weg heel weinig meer doen zonder echt ingrijpende maatregelen. Dus ik snap wel dat de Minister zegt: we gaan kijken wat we met een app en smart mobility kunnen, want het wordt anders een heel kostbare aangelegenheid. Maar de gemeenten en de provincie vragen u toch echt wel om daar toch wat meer oog voor te hebben. Ik ben wel benieuwd hoe de Minister dat voor zich ziet, want met alleen een goede routing en smart mobility stel je de gemeenten Delft en Den Haag niet tevreden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Volgens mij heb ik het woord «app» niet eens genoemd, maar smart mobility in brede zin is natuurlijk een van de gespreksonderwerpen. Zo heb ik het bedoeld. Rijkswaterstaat is met betrokken gemeenten in overleg. In zijn totaliteit neemt het niet toe, maar plaatselijk zijn er wel verschuivingen. Er lopen overleggen over om goed te kijken naar wat daarvoor de beste oplossing is. Zo heb ik het bedoeld. Ik wilde niet de indruk wekken van «ach, we doen even een andere routing» en dan is het allemaal uit de wereld. Dat heb ik echt niet willen zeggen.

De voorzitter:

Er lag nog een vraag.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, de vraag of het geld nu wel of niet is toegezegd. Zover zijn we nog niet. We zijn echt in goed overleg met Zeeland, maar daar kan ik op dit moment nog niks over zeggen.

De voorzitter:

Dan ga ik over naar mevrouw Van der Graaf.

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

Ik probeer even concreet te krijgen hoe concreet de toezegging of de reactie was over de Merwedeburgen. Zegt de Minister hier nu klip-en-klaar dat het ontwerp dat er nu ligt, wordt herzien?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We voeren goed overleg met de sector. Het mag niet leiden tot een verslechtering. Ik weet niet in hoeverre dit binnen een ontwerp nog aan te passen is. Dat kan ik niet overzien. Dat heeft heel erg te maken met de spanningsboog. Als je die van twee terugbrengt naar één, kun je die niet eindeloos groter maken. Ik waag me wat dat betreft niet aan de technische details, maar u mag mij eraan houden dat de situatie voor de scheepvaart er niet op achteruit mag gaan.

De voorzitter:

Dan kom ik bij mevrouw Van Esch.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Toch nog even over de A27. Ik ga ervan uit dat de A27 en stikstof onder het kopje overig terugkomt, maar er werd net al kort ingegaan op de A27 en de bentonietwand. Ik vind het toch net iets te makkelijk om alleen naar de MER te verwijzen als het gaat om een 70 meter diepe bentonietwand. Ik heb ook gevraagd naar de kosten daarvan, maar daar heb ik nog geen antwoord op gekregen. En waarom weten we de kosten nog niet? Anders kunnen we dat misschien alleen als Kamer te horen krijgen. Ik wil daar echt snel meer informatie over hebben. Ik vind het wel makkelijk om te zeggen dat het allemaal wordt uitgezocht en dat er eventueel wordt gecompenseerd als dit een klimaatimpact heeft. Wat voor klimaatimpact heeft bentoniet in zulke grote hoeveelheden als daar worden gebruikt? In hoeverre is dat überhaupt nog een klimaatvriendelijke bouwmethode als er wel degelijk vanuit dit kabinet op zou worden aangedrongen? Ik wil daar toch nog wat verhelderende informatie over.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat kan ik op dit moment niet en detail beantwoorden. Het enige wat ik u kan aangeven, is dat in het kader van de MER en het tracébesluit al die duurzaamheidsaspecten wel degelijk goed onderbouwd moeten worden en goed onder de aandacht zullen worden gebracht. Daar komt het zeker in aan de orde.

De voorzitter:

Mevrouw Van Esch, nog aanvullend.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Ik wil nog steeds het antwoord op de vraag hoeveel dat nou gaat kosten. Daar wordt op dit moment weer niet over gesproken. Hierover blijft een soort van vaagheid bestaan. Ik wil echt zeer snel antwoord op de vraag hoeveel zo'n wand extra gaat kosten in dit project. Ook wil ik weten waarom dat niet openbaar zou mogen worden. Anders wil ik die informatie gewoon op een niet-openbare manier hebben. Daar is van meerdere kanten om gevraagd. Ik vind echt dat we niet langer kunnen wachten om dit soort informatie te hebben over zo'n omvangrijk project dat zo veel geld kost, waarbij dit wordt voorgesteld terwijl we geen idee hebben hoeveel extra geld dit gaat kosten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Er zijn nog meer onduidelijkheden die ook financiële impact kunnen hebben, bijvoorbeeld in het hele stikstofdossier, dat hier ook bij speelt. Op dit moment kan ik u dit allemaal nog niet geven, maar zodra we daar duidelijkheid over hebben, komt dit uiteraard ook bij uw Kamer terecht.

De voorzitter:

Dan nu echt de allerlaatste vraag, mevrouw Van Esch.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Ik wil graag weten wanneer; dat is mijn enige vraag.

De voorzitter:

Die tel ik voor het gemak even niet mee.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Als ik dat had geweten, dan had ik het u meteen gemeld. Maar ik kan u dat echt niet zeggen. Bijvoorbeeld ten aanzien van stikstof zal ik daar straks nog wel iets meer over zeggen. U heeft daar ook vragen over gesteld in het kader van het eindrapport-Remkes versus de commissie-Hordijk. Daar moeten we met elkaar nog verder over spreken in het kabinet. Wanneer we precies zover zijn dat dit tot besluitvorming gaat leiden, kan ik op dit moment niet aangeven. Er zijn ook rondom dit project nog een aantal zaken waar ik op dit moment echt geen antwoord kan geven. Ik weet niet wanneer ik dat antwoord dan wel precies heb.

De voorzitter:

Dan mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik bewaar mijn interruptie even voor stikstof.

De voorzitter:

Uitstekend. Dan hebben we het blokje Zuidwest gehad. O, neem me niet kwalijk, de heer Laçin nog.

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil ook nog wel even doorvragen over de A27. Ik vroeg in mijn inbreng ook naar het aspect verkeersveiligheid. De Minister benoemt dat in haar brief van, uit mijn hoofd gezegd, 8 juni. Daarin wordt verkeersveiligheid als een van de redenen genoemd om niet voor de variant te kiezen die door SUUNTA is onderzocht. Ik wil graag van de Minister weten in welke vorm de verkeersveiligheid slechter zou zijn in dat alternatief. Kan zij beargumenteren waarom dat zo is?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dat heb ik op dit moment niet bij de hand, maar ik ga even kijken of ik dat voor de tweede termijn nog wel bij de hand kan krijgen.

De voorzitter:

Dan schuiven we die door naar de tweede termijn. Dan hebben we het blokje Zuidwest gehad. Wellicht is het makkelijk om te weten welke provincies er precies onder de regio's vallen. Ik heb er wel een redelijk beeld van, maar ik vraag dit ook voor iedereen van buitenaf. Men denkt altijd dat ik uit het oosten kom, maar ik kom toch echt uit het noorden. Kennelijk klinkt het alsof ik uit het oosten kom. Wellicht kunnen de provincies erbij genoemd worden in de beantwoording. We gaan nu naar het blokje Oost.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Nou, wat denkt u, voorzitter?

De **voorzitter**:

Ik vermoed dat we in ieder geval Overijssel erbij pakken.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

En Gelderland.

De **voorzitter**:

En Gelderland.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Zeker.

De **voorzitter**:

Dan hebben we Oost te pakken? Dat klopt toch?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja.

De **voorzitter**:

Nou, dan hebben we dat allemaal in beeld.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Laat ik eens beginnen met de N50 tussen Kampen en Kampen-Zuid. Het tracébesluit is genomen. Het project is bezig met de planuitwerking en het ontwerp-tracébesluit is voor dit najaar voorzien, dus Q4 2020. Het tracébesluit is voorzien voor het derde kwartaal 2021. Dat is de bedoeling voor Kampen.

Dan hebben we de A1/A35 Azelo en Buren. Welke stappen wil ik daar zetten? Mevrouw Postma refereerde daarbij aan de motie van haar voorganger Von Mortels. Zij had zelf al gememoreerd dat de NMCA daar geen bereikbaarheidsknelpunten laat zien, maar het verkorte MIRT-onderzoek laat wel zien dat er knelpunten zijn op het gebied van de verkeersveiligheid. Dat is voor mij de reden om samen met de betrokken regionale partijen dit jaar ook eens eerst te kijken wat voor kansrijke maatregelen we op korte termijn kunnen nemen, met bijbehorende financieringsmogelijkheden. We hebben al afgesproken dat dit najaar het onderwerp opnieuw geagendeerd zal staan voor het BO MIRT. Daar lopen goede gesprekken over.

Dan de A1/A30 Barneveld: hoe verhoudt zich dat tot de planning bij Hoevelaken? De heer Stoffer heeft dat toen «knooppunt Het Ei» genoemd, wat heel toepasselijk is bij de Barneveldse kippen in de buurt. De start van de realisatie A1/A30 is nu niet eerder voorzien dan 2024. Dat is nodig voor een zorgvuldig planproces. Er is veel samenhang tussen dit project en Hoevelaken omdat die projectgebieden deels overlappen. Daarom is er zeer nauw contact tussen beide projecten om ervoor te zorgen dat er een goede afstemming is over de scope, de belangen en de planning.

Uitgangspunt is natuurlijk dat allebei de projecten op een kosteneffectieve wijze in samenhang worden uitgevoerd zonder vertraging.

Dan het MIRT-onderzoek A15 Deil. De heer Dijkstra vroeg naar de aansluitingen op een smalle A15, die als goederencorridor dienstdoet en waar wellicht een nieuwe flessenhals zou ontstaan. Hij had daar zorgen over. Hoe verlopen die gesprekken? Er zijn drie criteria aan de hand waarvan ik de keuze maak om een project te starten. Natuurlijk gaat dat om het regeerakkoord en om de prioritering in de NMCA, zoals dat ook wordt beschreven in het regeerakkoord. Daarnaast is cofinanciering daarbij van belang. Momenteel is er geen knelpunt op de A15 vanaf Gorinchem dat in de top twintig van de NMCA staat. Om die reden lopen daar nog geen gesprekken over. De nieuwe NMCA, die volgend jaar uitkomt, zal mogelijk nieuwe inzichten geven in de effecten van de diverse projecten die daar lopen en die aansluiten op de A15.

Dan de brug bij Rhenen, waar mevrouw Postma naar vroeg. Het betreft een brug over een vaarweg in beheer bij Rijkswaterstaat. De weg die eroverheen gaat is echter een provinciale weg: de N233. De provincies Gelderland en Utrecht willen die weg verbreden naar twee keer twee. Utrecht is trekker van dat project, dat zich op dit moment in de planfase bevindt. Rijkswaterstaat verleent daar medewerking aan en denkt mee enzovoort.

De A50 Ewijk-Paalgraven. Mevrouw Postma vroeg daarnaar, met de snelheid van een mitrailleur. In het BO MIRT van eind vorig jaar is afgesproken dat er een strategische agenda met de mobiliteitsaanpak wordt gemaakt voor de corridor Nijmegen-Eindhoven en dat er een MIRT-verkenning wordt gestart voor de A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven. Aan allebei wordt nu gewerkt. Het voornemen is om in het BO van dit najaar de strategische agenda en de mobiliteitsaanpak vast te stellen. Als het goed is, neem ik nog voor dat BO de startbeslissing voor de MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven.

Dan de flessenhals A1. Mevrouw Postma vroeg ook hiernaar. Welke mogelijkheden zijn er om daar verbeteringen te realiseren? In de NMCA 2017 bleek al dat er een knelpunt is op de A1 tussen Amersfoort en Apeldoorn. Daarom staat die ook in het regeerakkoord. Het grootste knelpunt op dit traject is er op de aansluiting A1/A30. Daarom zijn we daarmee gestart. In de verkenning wordt geen twee keer drie meege-nomen tot en met Apeldoorn, maar er zal wel een gevoeligheidsanalyse worden uitgevoerd naar hoe groot dan het resterende probleem op de A1 is als de A1/A30 afgerond is.

Dan de pièce de résistance van dit blok: de N35, de Marsroute. De heer Van Aalst dacht al: dit kan ze toch niet vergeten? Nee, dat klopt ook. U hebt daar eigenlijk allemaal vragen over gesteld, diverse opmerkingen over gemaakt en zorgen geuit over de verkeersveiligheid in relatie tot de aanpak van die weg. De provincie, gemeenten en allerlei belangenpartijen hebben wensen geuit rondom de N35. Middels een motie hebt u mij gevraagd om in gesprek te gaan. Van mijn kant een mea culpa dat dit nog niet tot stand is gekomen. Ik weet eigenlijk niet precies waar dat aan ligt. We hebben natuurlijk wel een extra drukke periode gehad met corona enzovoort. Ambtelijk heeft dit contact zich overigens wel doorgezet. Uit het verkeersonderzoek dat in de tussentijd is uitgevoerd, is wel duidelijk geworden dat er verschillende conclusies kunnen worden getrokken. We bekijken natuurlijk – ik heb u daar een brief over gestuurd – hoe wij daartegen aankijken vanuit het landelijke perspectief. Ik denk – u hebt daar allemaal zo op aangedrongen – dat ik maar beter kan zorgen dat ik nu wel heel snel met de provincie Overijssel in overleg kan gaan. Ik trek me dat aan. Ik weet echt in alle oprechtheid niet waarom dat nog niet is gebeurd. Meestal gebeuren die dingen ambtelijk. Ik denk dat het daarom ook zo is gegaan. Ik ga natuurlijk niet met iedere individuele gedeputeerde ieder project bespreken, dus waarschijnlijk is het daarom gewoon ambtelijk gedaan. Ik trek mij uw oproepen aan en ga zo snel mogelijk met Overijssel bestuurlijk om de tafel.

Dat waren mijn punten over Oost, voorzitter.

De voorzitter:

Dan kijk ik even. Zullen we eerst even Oost afmaken door middel van de Staatssecretaris? Ja? Dan doen we daarna de interrupties. De Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Voorzitter. Ik had eigenlijk maar één vraag bij Oost, namelijk over de fraude van Keolis. Als de berichtgeving waar is, is dat natuurlijk heel ernstig. Van fraude moet gewoon geen sprake zijn. Dat zei de heer Van Aalst, en dat kan ik alleen maar beamen. Op dit moment wordt onderzoek gedaan naar deze zaak door de provincies Overijssel, Flevoland en

Gelderland. De Staatssecretaris van EZK heeft hier met de provincies contact over. Er zijn vragen gesteld door het CDA aan de Staatssecretaris van EZK. Ik stel voor dat we die beantwoording eerst afwachten. Maar het is inderdaad een ernstige zaak, als dit waar is.

De voorzitter:

De Minister nog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter. Ik heb nog één antwoord gekregen op een vraag van de heer Laçin. Zal ik die even hierbij meenemen? Dan hebben we dat ook maar meteen gehad.

De voorzitter:

Dat is heel goed. Uitstekend.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Die vraag had te maken met verkeersveiligheid en het SUUNTA-rapport. Er is gekeken naar onder andere verkeersveiligheid en de technische maakbaarheid van de variant van bureau SUUNTA. Daar zijn diverse ongewenste situaties in benoemd, waardoor deze variant op onderdelen niet verkeersveilig en maakbaar is. Ik noem de smalle rijstroken, het ontbreken van vluchtstroken en – een belangrijke – samenvoegen op korte afstand, wat niet als veilig wordt beschouwd. Ook een weefvak in een boog van een knooppunt wordt als niet-veilig meegenomen. Daarmee ben ik weer even volledig in de beantwoording.

De heer Laçin (SP):

Ik zou willen vragen of het onderliggende rapport met alle opsommingen openbaar is en, zo ja, of wij dat kunnen krijgen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De argumenten, de samenvatting, zullen we u zeker doen toekomen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we even kijken naar de interrupties. Ik zag mevrouw Postma en de heer Van Aalst. Eerst mevrouw Postma.

Mevrouw Postma (CDA):

Ik ben blij om te horen dat de Minister heel snel om tafel gaat met Overijssel. Ik hoop ook dat zij wil toezeggen dat dit voor de zomer gebeurt. Het is 30°C buiten – ik zie dat de Minister het warm krijgt – maar ik vind toch wel belangrijk dat er vaart wordt gezet achter de uitvoering van een motie die met zo'n brede steun is aangenomen. Mijn andere punt gaat over Barneveld, dat qua planning vastzit aan de A1 Hoevelaken. Ik snap dat kostenbesparing heel belangrijk is, maar kan de Minister ook kijken hoe de oplossing bij Barneveld toch op de een of andere manier wat naar voren kan worden getrokken? Men is toch heel teleurgesteld – terecht – dat dit zo ver vooruit wordt geschoven.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Natuurlijk wordt door beide projectteams hiernaar gekeken, juist omdat het zo overlapt en omdat het niet kan zonder het een goed met het ander af te stemmen. We houden er voortdurend oog voor als het toch sneller zou kunnen. Ik zal ze verzoeken om daar nog een keer te kijken. Dat zeg ik u graag toe. Maar je kunt niet beide tegelijk op de schop nemen. Dat gaat gewoon niet, juist ook vanwege de onderlinge samenhang en de overlap. Maar als het sneller kan en eerder klaar kan zijn, zullen we dat zeker doen. Wie weet. We blijven er voortdurend naar kijken of het ook sneller zou kunnen.

De voorzitter:

Dan was er nog een verzoek om het voor de zomer te doen, maar de zomer is inmiddels begonnen heb ik begrepen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja poeh, dan weet ik niet welke datum mevrouw Postma daarbij in gedachten heeft. Tot ons reces begint – dat is een week later dan het uwe – zit mijn agenda redelijk vol. Laat ik in ieder geval een tussenvariant zeker toezeggen: ik zal er voor de zomer een telefoontje met gedeputeerde Boerman aan wijden, waarin ik met hem zeker een bestuurlijke afspraak zal maken. Ik denk dat dit echt wel na het reces zal komen, maar we zullen dat zo snel mogelijk na het reces inplannen. Ik zal hem voor het zomer-reces nog even persoonlijk daarover bellen. Dat is de maximale toezegging die ik kan doen.

De voorzitter:

En dan spreken we over het jaar 2020. Dat geef ik gelijk even mee, zodat we daar geen misverstanden over hebben. De heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik verwachtte nog wel een reactie van het CDA. Ik dacht: dat is vast niet voldoende. Ik bedoel: het CDA wilde al bijna de stekker uit het kabinet trekken omdat die motie niet uitgevoerd was, maar nu laten ze zich toch weer met een kluitje het riet in sturen. Het is heel simpel. De Kamer heeft het uitgesproken en de Minister zou erop terugkomen. Ik vind het echt onbeschrijfelijk, na drie keer een MIRT-overleg gehad te hebben waarin moties over de N35 voorbijkwamen, dat de Minister nu zegt dat ze eigenlijk niet weet waarom het gesprek niet heeft plaatsgevonden. Ik vind het net zo kwalijk dat de bestuurders in Overijssel – ik weet niet wat zij aan het doen waren; waarschijnlijk waren ze met elkaar aan het klaverjassen ofzo – niet even een telefoontje hebben gepleegd met de Minister en ze het er maar van af laten hangen. Het is toch potverdorie ongelofelijk? Over deze weg wordt al 160 jaar gesteggeld. En nu zitten we nog steeds in de koffiedrinkfase. Ik wil echt van de Minister dat zij voor de zomer hiermee aan de slag gaat. Desnoods doet ze dat in de zomer. Ondersteun die lokale ondernemers daar in Overijssel. Ga ernaartoe en ga lekker op vakantie daar. Regel het met Boerman. We kunnen niet langer wachten. Het is een keer genoeg geweest voor de mensen in Overijssel. Is de Minister bereid om iets meer druk te zetten en iets meer gas te gaan geven om de N35 gewoon aan te leggen? Of moeten we nu weer met een motie – terwijl er al zo veel aangenomen moties liggen! – gaan drukken om de Minister in beweging te krijgen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Van Aalst maakt een beetje gebruik van superlatieven. Hij begon er zelfs mee dat ik een GroenLinksminister was. Nou, ik geloof dat mevrouw Kröger zich spontaan in haar koffie verslikte bij dat idee! Dat zeg ik even omdat daar toch echt anders tegen aangekeken wordt. Ik weet niet helemaal precies waarom dit zo gelopen is. Daarom zeg ik ook ruiterlijk dat ik ga bellen met de heer Boerman en dat we zo snel mogelijk bestuurlijk gaan overleggen. Maar we moeten wel zorgvuldig naar de rapporten kijken zoals die er liggen. In het regeerakkoord – daar hebt u geen boodschap aan; dat begrijp ik wel – staan namelijk ook gewoon afspraken over het hanteren van de NMCA enzovoort.

De heer Van Aalst (PVV):

Dat is nou precies het punt. We hebben hier met elkaar een motie aangenomen die zei: maak van die N35 een prioriteit. Ik ken het standpunt van de Minister dat het niet voorkomt volgens de NMCA-lijstjes. Dat geloof ik allemaal, maar als Kamer hebben we gezegd dit toch te gaan

doen. Ik snap dat de Minister zegt dat we dan iets anders moeten laten, maar dan wil ik zo snel mogelijk van de Minister horen: kom maar Kamer, spreek u uit over wat we dan laten liggen en niet doen. Als Kamer hebben we gezegd dat de N35 prioriteit heeft en dat we willen dat de Minister die gaat uitvoeren. Volgens mij zijn we klaar met praten en moeten we gewoon gaan uitvoeren.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als de Kamer mij wil aangeven waar die dekking vandaan moet komen en wat u dan wilt laten vallen, is dat altijd prima. Daar sta ik altijd voor open. Dat is aan de Kamer.

De voorzitter:

Verder waren er nog wat toeristische tips van de heer Van Aalst in die omgeving, maar we laten het aan de leden over om daar gebruik van te maken. Nog een interruptie van de heer Van Aalst?

De heer Van Aalst (PVV):

Ja, ik heb nog een interruptie voor de Staatssecretaris.

De voorzitter:

Dat is prima.

De heer Van Aalst (PVV):

Dat blokje hebben we gelijk meegenomen. Dit heeft te maken met de aanbesteding van Keolis. Ik heb een vraag gesteld over de aanbestedingen in het algemeen, die ook op Keolis sloeg. De merkwaardige situatie is dat er aanbestedingen zijn gedaan en dat er namen verschijnen op treinen. Ik heb aangegeven dat dit mij toch niet de bedoeling lijkt. Bij deze aanbesteding gaat de info niet naar de Staten, maar wordt er in dit reces nog een keuze gemaakt over deze aanbesteding. Het is toch heel merkwaardig dat er toch een keuze wordt gemaakt terwijl de Staten nog niet ingelicht zijn. Daarom gaf ik in mijn eerste termijn aan dat er nog voor het zomerreces een VAO moet plaatsvinden. Ik vind dat gewoon ongepast. We gaan niet onze gekozen volksvertegenwoordigers, die een controlerende taak hebben, overslaan om vervolgens wel een keuze te maken in een concessie waar nog onderzoeken naar lopen. Ik hoop dat de Staatssecretaris dat met mij eens is en dat zij Overijssel duidelijk wil maken dat zolang de schuldige niet aangewezen is of er in ieder geval nog geen duidelijkheid in het onderzoek is, er ook geen concessies gegund gaan worden. Gelijke monniken, gelijke kappen. We hebben het in Limburg gezien. Daar hebben we heel kordaat opgetreden en gezegd: dat gaan we niet doen. Dat lijkt mij een goed voorbeeld om aan Overijssel duidelijk te maken dat we het op die manier doen in Nederland.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Er is wel een klein verschil in de situatie. In Limburg betrof het een partij waar wij de concessieverlener van zijn. Dat is in het geval van Overijssel niet zo. Dat maakt dat onze verhouding tot die zaak een andere is dan destijds in Limburg. Het punt van de transparantie richting de Staten is iets wat door de Staten naar voren moet worden gebracht richting de bestuurders daar, zoals de Tweede Kamer dat doet met de bestuurders hier. Maar ik hoor de zorgen van de heer Van Aalst. Ik denk dat die zorgen zeker in de Staten breed gehoord en gevoeld zijn en dat daar zeker op geacteerd zal worden.

De voorzitter:

Aanvullend, de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter, ik ga hier toch mijn laatste interruptie aan wijden. Ik vind dit te weinig. Ik wil toch dat de Staatssecretaris een regierol gaat nemen op de aanbesteding en ingrijpt in Overijssel. Het is leuk dat het een provinciale aanbesteding is, maar er zijn inmiddels drie provincies bij betrokken. Ik vind gewoon dat de Staatssecretaris hier een regierol in moet nemen en moet zeggen: «Dit accepteren we niet. Ik wil hier alles van weten. Er wordt niet gegund totdat duidelijk is wat er aan de hand is.» Kan de Staatssecretaris dat toezeggen?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Nee, want dat gaat in tegen de verhoudingen zoals die op dit moment zijn in de verantwoordelijkheden. Nogmaals, ik snap wel de zorgen van de heer Van Aalst. Ik heb er alle vertrouwen dat er in de provincies echt goed gekeken wordt naar wat er aan de hand is. Daarbij komt dat het bedrijf dit zelf naar buiten heeft gebracht. Dit is echt een bevoegdheid die we bij de regio's hebben neergelegd. We kunnen niet in één keer daar doorheen fietsen.

De voorzitter:

Dan komen we bij het blokje Zuid. De Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. De heer Dijkstra heeft gevraagd of er aandacht kan worden gegeven aan de A2 Weert-Eindhoven en wanneer daar een extra rijstrook aangelegd kan worden. De A2 Weert-Eindhoven heeft mijn volle aandacht. In het programma SmartwayZ is samen met de regio het MIRT-onderzoek daarnaar uitgevoerd. Daaruit blijkt dat er op de A2 congestie optreedt, maar blijkt ook dat er in de regio Zuid nog grotere mobiliteitsknelpunten zijn dan dat stuk A2. Daarom is er in de programmaraad SmartwayZ de lijn ondersteund om nu geen verkenning te starten naar een verbreding op dat stuk. Er is wel besloten tot de uitvoering van een no-regretpakket om de problematiek op en om de A2 te verlichten. Aan de hand van periodieke monitoring van de ontwikkelingen wordt gezien waaraan er in de regio prioriteit moet worden gegeven en welke maatregelen daarvoor gepast zijn.

Dan Houten-Hooipolder, de A27. Welke eindsituatie ziet de Minister hier? Een gedeeltelijke aanpak van het knooppunt Hooipolder, waarbij het voor sommige richtingen verkeerslichtvrij wordt gemaakt, zit in het tracébesluit. Naar verwachting doet de Raad van State medio dit jaar uitspraak. U weet dat er ook bij de Raad van State wat vertraging is opgetreden door corona, maar we hopen nog steeds dat er medio dit jaar een uitspraak over komt. De voorbereidingen voor de uitvoering zijn gestart. We verwachten dat als de Raad van State met een goede uitspraak komt, daar in 2022 de schop de grond in kan. Voor de belangrijkste verkeersstromen wordt het knooppunt daarmee verkeerslichtvrij.

Dan de vraag over de trompetvariant van mevrouw Postma, waarbij de stoplichten vervallen. Een volledige aanpak vinden we niet wenselijk, want daarvoor heeft het onvoldoende prioriteit. Maar mocht de situatie zich in de toekomst wel richting een groter knelpunt ontwikkelen, is het altijd nog uitbreidbaar.

Wat wil de Minister doen aan de verkeersveiligheid op de A67, vraagt mevrouw Postma. Ook dat is in bespreking in de programmaraad SmartwayZ. U weet dat ik onlangs de Structuurvisie Leenderheide – Zaarderheiden – die naam moet je altijd heel voorzichtig uitspreken – heb vastgesteld. De weg wordt van knooppunt Leenderheide tot aan Geldrop toekomstvast verbreed naar twee keer drie. Een verdere uitbreiding blijft mogelijk. Die optie wordt opengehouden. Er wordt ook gestart met een pakket kortetermijnmaatregelen. Daarmee kan direct worden gestart, zodat de veiligheid en doorstroming allebei kunnen verbeteren.

Mevrouw Postma vraagt ook hoe het gaat met de gesprekken over de nieuwe infrastructuur rond VDL Nedcar. We hebben het dan over het Limburgse, namelijk Born. De provincie heeft aan het Ministerie van EZK en ons ministerie een verzoek gedaan voor een bijdrage aan gebiedsontwikkelingen bij VDL Nedcar. Ik sta zeer positief tegenover die plannen daar. Ik ben onlangs ook nog wezen kijken bij VDL. Dat bedrijf is sowieso een excursie waard. Het is fantastisch om te zien hoe in de ene hal heel veel robots en heel weinig mensen aan het werk zijn en hoe in de andere hal precies het omgekeerde het geval is, namelijk heel veel mensen en heel weinig robots. Het is fantastisch hoe die auto's daaruit komen. Het is heel goed om te zien hoe ze daar de 1,5 meter in praktijk hebben gebracht. Wij denken mee. Het is natuurlijk niet onze primaire verantwoordelijkheid, want het betreft het regionale wegennet. Maar ik heb de gedeputeerde van Limburg echt wel verzekerd dat het om grote belangen gaat, nationaal, als je kijkt wat voor een potentiële werkgelegenheid dat daar zou kunnen opleveren. Wij kijken dus wat er binnen het programma Zuid-Limburg Bereikbaar nog gezamenlijk zou kunnen worden gedaan. We zitten daar met een positieve houding aan tafel.

Mevrouw Postma vroeg ook nog naar Brainport Eindhoven: wanneer start daar het MIRT-onderzoek? Vorig jaar is het MIRT-onderzoek naar de lange termijn afgesproken in het BO MIRT. In dit onderzoek wil ik samen met de regio komen tot een gezamenlijk beeld over de aard en de omvang van verstedelijking en de bereikbaarheidsopgave voor de periode van 2030 tot zelfs 2040. We bekijken dat in samenhang. In het BO MIRT dit najaar zullen we als het goed is afspraken kunnen maken over vervolgstappen.

Dan heb ik de A2 tussen knooppunt Empel en knooppunt Deil. Daar zijn verbredingsplannen, maar de echte robuuste oplossing is met meer rijbanen dan wat er nu voorligt, zo zegt de heer Dijkstra. Ben ik bereid om daar meer in te investeren? De onderzoeken naar de langetermijnoplossing zijn nog niet volledig afgerond. Ik wil die eerst even afwachten en op basis van die uitkomsten het gesprek aangaan met de regio over het gewenste voorkeursalternatief. Daar wordt hard aan gewerkt.

Dan heb ik hier weer de A2 Weert-Eindhoven. O, maar die heb ik al gehad. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dan kijk ik even of er nog iets ligt van de Staatssecretaris. Dat is het geval. De Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. Als eerste een vraag van de heer Dijkstra: hoe zit het met Eindhoven Brainport in relatie met het toekomstbeeld? De verschillende ambities en opties voor verbetering van het spoorvervoer zijn onderdeel van de netwerkuitwerking in het kader van TBOV 2040. Daarop komen we dit najaar terug. Daarin bezien we vervoerswaarden, maatregelen en kosten van de verschillende mogelijkheden. Dat doen we natuurlijk in overleg met de spoorsector en de regio. De plannen van Brabant zijn verwerkt in de regionale uitwerking van landsdeel Zuid. Daarbij is ook aandacht voor verbeteringen van regionale HOV-lijnen, zoals Breda-Utrecht. Een van de andere leden refereerde daaraan; volgens mij was het mevrouw Van Esch. Bij het BO MIRT dit najaar hebben we dan ook meer inzicht in de kansen, prioriteiten en faseringen. Dan zullen we alle verzamelde inzichten bestuurlijk bespreken en kunnen we de diverse wensen en ambities afwegen. We moeten natuurlijk ook naar het hele plaatje van Nederland kijken: wat gaat er eerst, wat gaat er daarna en in welke volgorde gebeurt dat?

Mevrouw Postma had een vraag over de VeZa-boog. Dat betreft een oude wens om Vlissingen met Antwerpen te verbinden. In 2014 heeft IenW besloten om de maatregel niet verder te onderzoeken vanwege de hoge kosten en de negatieve kosten-batenverhouding. Vanuit België en

Vlaanderen is er beperkt belangstelling voor de VeZa-boog en geen bereidheid om bij te dragen. Dat maakt het ook ingewikkeld om hier verdere stappen op te nemen.

Een heel aantal van u heeft het over de belangrijke verbinding tussen Heerlen en Aken. Ik snap heel goed dat u zegt: we willen graag ambitie op het internationale spoor. Die deel ik. Ik heb later nog een mapje met wat andere punten over internationaal spoor. Ik heb met belangstelling kennisgenomen van de nieuwe ideeën van de NS op dit punt. Het is mooi om te zien dat het perspectief op concurrentie alweer creativiteit uitlokt, zou ik daarbij ook nog kunnen zeggen. In de ordeningsbrief hebben we aangegeven dat we een open verkenning willen doen naar wie op internationale verbindingen wil rijden. Daarover spreken we met u na de zomer. Ik denk dat het goed is om steeds te kijken naar wat de mogelijkheid is, maar ook, naast de baten, naar wat de kosten zijn van die mogelijkheid. Je wilt niet dat het te veel ten koste gaat van de binnenlandse reiziger. Natuurlijk moet je ook kijken of er niet een exploitatie tekort is van 10 à 15 miljoen per jaar. Dan loopt de rekening ook snel op, wat weer ten koste gaat van allerlei andere zaken die we met elkaar kunnen doen. We hebben veel wensen. Die moeten we allemaal goed uitwerken, zodat we ze ook met elkaar kunnen vergelijken. Ik stel voor om voor het debat de feiten op een rij te zetten rondom materieel, reizigersaantallen en dergelijke. Als we een uitvraag willen doen naar de vervoerders, moeten we die ook scherp hebben. Dat lijkt mij no regret, dus mijn voorstel zou zijn om dat langs deze lijn te gaan doen.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zie dat de heren Laçin en Schonis een interruptie hebben. Eerst de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Wat mij betreft gaat de Staatssecretaris echt een andere weg op dan wij willen. Ik hoor haar zeggen dat er een open verkenning komt. Wij willen dat er na deze concessie, in 2025, een directe intercityverbinding is naar Aken. De NS heeft het onderzocht. Het kan. Het is aan deze Staatssecretaris om die optie nu gewoon nader uit te werken. Het argument is dat er een negatieve exploitatie is, maar die is er altijd bij internationale verbindingen, meestal in de eerste twee jaar. Laat dat vooral geen belemmering zijn. Het volgende is wat mij betreft dat dit gewoon onderdeel van de volgende concessie van de NS wordt en dat we niet gaan beginnen aan open verkenningen, want die krijgen we toch al met het Vierde Spoorwegpakket. Laten we dit onderdeel maken van de nieuwe concessie. Laat de NS dit uitvoeren. Het kan. Er zijn heel veel mensen bij gebaat: 24 extra treinverbindingen per uur. Wat dat betreft liggen er ook heel veel positieve punten. Ik zou de Staatssecretaris willen vragen om daarop te focussen en daarop door te gaan en ons heel snel te informeren.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

De heer Laçin en ik kunnen elkaar vinden op het punt van het snel informeren en ook op het zo goed mogelijk in kaart brengen wat de potentie is. We willen allemaal dat die grensregio's niet meer het einde van de spoorlijn worden, maar dat ze midden in een doorgaande lijn zitten. De Minister en ik zien dat heel duidelijk. We hebben zelfs gezegd: «Bij het in kaart brengen van de kosten en baten moeten we ook het deel meenemen dat over de grens zit. Zo kunnen we een goede afweging maken. Anders missen we de helft van de baten.» Volgens mij werken we helemaal in dezelfde richting. Maar om nu een blinddoek op te zetten en het gewoon te gaan doen, gaat mij toch weer net iets te ver. We moeten natuurlijk de kosten en de baten eerst goed in beeld brengen, niet alleen van deze optie, maar ook van de alternatieve opties. Overigens geeft ook

de NS zelf aan dat er nog wel een aantal dingen nader moeten worden uitgewerkt, bijvoorbeeld de effecten op het binnenlandse verkeer. Als we iets gaan doen, moeten we zorgen dat we dat op basis van de goede gronden en informatie doen. Het lijkt mij heel belangrijk om die in kaart te gaan brengen, want ik snap uw enthousiasme voor de grensoverschrijdende verbindingen. Die deel ik. Maar ik wil wel eerst de informatie op tafel hebben. Dan kunnen we met elkaar een bewuste keuze maken over wat we doen. Elke euro die we in a steken, kunnen we niet in b steken. Dat blijven communicerende vaten. Voor de reiziger moeten we daar zo slim mogelijk mee om willen gaan.

De voorzitter:

Aanvullende vraag, de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Er zijn toch nog ietsje meer gronden waarop wij elkaar kunnen vinden gelukkig, niet alleen op de goede informatievoorziening. Ik ben het met de Staatssecretaris eens. Het moet een weloverwogen besluit worden met alle pro's en contra's. Helemaal mee eens. De NS heeft al het een en ander onderzocht. Die informatie zal de Staatssecretaris vast ook wel hebben. Laten we daar vooral op voortborduren. Maar waar ik nog geen antwoord op krijg van de Staatssecretaris, is de vraag hoe zij die verkenning ziet. Ik wil niet dat het in een verkenning toekomstbeeld ov, in een marktverkenning of in verdragen komt. Laten we dit gewoon snel uitwerken. Het plan ligt er bij wijze van spreken. Laten we dan heel snel – we hebben afgesproken: na de zomer – in het spoororderingsdebat hierop doorgaan. Dat is de ambitie. Dat is wat de Kamer ook wil volgens mij. Laten we het ook onderdeel maken van de concessie.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Kijk, we moeten eerst wel zorgen dat we de zaken goed kunnen vergelijken. Er zijn verschillende wensen en er zijn ook vragen over wanneer wat zou kunnen. Is er al materieel in 2025 of in 2028? Dat zijn allemaal zaken die uiteindelijk betrekking hebben op de praktische uitvoerbaarheid van verschillende varianten. Laat ik ook die praktische aspecten dan meenemen. Ook hebben we de marktverkenning aangekondigd in het kader van de ordening spoor. Over die ordening van het spoor spreken we. De heer Laçin is geen voorstander van marktverkenning, maar ik heb daar toch een voorstel voor gedaan. We zullen zien wat de Kamer daarover besluit. Wat is daarvan de tijdslijn? Loopt zo iets daar makkelijk in mee of mis je dan net een window of opportunity? We kunnen ook dat soort dingen zorgvuldig met elkaar afwegen. Maar de eerste stap is om de informatie goed in kaart te brengen. We willen allemaal de internationale verbindingen verbeteren. Laten we dus zorgen dat we zo snel mogelijk de informatie verzamelen die we daarvoor nodig hebben, om zo een goede vergelijking tussen de verschillende opties te maken. Al het voorwerk dat daarvoor al is verricht, is altijd meegenomen.

De voorzitter:

U heeft nog één interruptie, mevrouw Postma. Gaat uw gang.

Mevrouw Postma (CDA):

Die is kostbaar. Ik ben het wel met de heer Laçin eens, maar ook met de Staatssecretaris, dat de voorbereiding zorgvuldig dient te zijn. Ook het CDA wil heel graag dat deze lijn er komt. Als ik al hoor dat er wordt gesproken over 2025 en 2028, denk ik: deze discussie gaat opschuiven; het lijkt een soort N35 te worden, maar dan in spoorwegtermen. Ik zou er toch voor willen pleiten om te kijken of we dit niet mee kunnen nemen in de hoofdrailnetdiscussie. Als er een marktverkenning gedaan moet worden,

moet die echt tijdig af zijn, zodat we deze discussie nog met elkaar kunnen voeren. Ik zou het zonde vinden als dit ook op de lange baan zou komen.

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

Daarover hebben wij geen discussie. We willen het allemaal graag zo snel mogelijk. Maar naast een beslissing over een lijn heb je een trein nodig. Überhaupt de beschikbaarheid van materieel is natuurlijk niet iets wat bij de overheid ligt, maar bij de vervoerders. Wanneer welk materieel beschikbaar is, kan bepalend zijn voor per wanneer je wat kan doen. Dat kan weer medebepalend zijn voor de keuze die je maakt in de manier waarop je die verbinding tussen Heerlen en Aken tot stand wilt brengen. Ik breng het allemaal in kaart. Ik hoor ook de urgentie en de ambitie van de leden als het gaat om internationaal spoor; daar ben ik ook altijd blij mee. We brengen het allemaal in kaart en zorgen dat we er niet onnodig lang over doen. Dat is de oproep die mevrouw Postma doet. Het is ook niet mijn ambitie om het lang te laten duren. We willen gewoon graag verbeteren, ook op het internationale spoor. Ik ga ook de tijdlijn, die verschillende stappen, voor u in kaart brengen, zodat we daar met elkaar een heldere afweging over kunnen maken.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan mevrouw Van der Graaf.

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

We weten dat we er gewoon geld voor nodig hebben als we inhoudelijke ambities willen vormgeven. Nu ligt er geld in Brussel. De Europese Commissie is weer net begonnen. We weten altijd dat als er geld voor TEN-T-projecten moet worden uitgegeven, je het beste aan het begin van die periode erbij kunt zijn, want aan het eind is het potje al leeg. Maar als ik nu kijk naar wat de Europese Rekenkamer over de TEN-T-projecten heeft gepubliceerd, zie ik daar helemaal niets vanuit Nederland in staan als het gaat om de ambities voor het internationale spoor en de lijnen die we daarvoor op het oog hebben. Dat is toch een ontzettende gemiste kans? Wat gaat de Staatssecretaris daaraan doen?

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

TEN-T ging eerst alleen maar over de goederencorridors. De Commissie heeft TEN-T heel recent verbreed naar personenvervoer. Dat biedt de kans om daar opnieuw naar te kijken. Ik zou het een prachtige ambitie vinden als we volgend jaar, het internationale jaar van het spoor, ook als Nederland een concreet project hebben. Dit gaat altijd over grensoverschrijdende projecten. Ik spreek daarover met mijn internationale collega's. Vanochtend heb ik dat nog gedaan met de Franse Staatssecretaris. Ook spreek ik met de Duitse Staatssecretaris daarover. Het staat absoluut op het netvlies. We willen geen Europees geld voor spoor laten liggen als wij daar goed gebruik van kunnen maken. We moeten natuurlijk wel zorgvuldig kijken waar we dan op willen inzetten en welke projecten binnen ons eigen kader passen. Dan kunnen we er ook zelf geld voor vinden, ook in de brede afweging tussen alle wensen die er altijd zijn. Ik snap helemaal de oproep. We gaan er zeker naar kijken.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zag nog een interruptie van de heer Schonis. Alvorens ik de interruptie toeken, vraag ik om de tijd in de gaten te houden. Ik begreep dat de zaal tot 16.30 uur beschikbaar is. We moeten nog een paar blokjes en een tweede termijn doen. Volgens mij past dit nog uitstekend in de tijd. Ik geef eerst het woord aan de heer Schonis.

De heer **Schonis** (D66):

Ik heb nog een suggestie naar aanleiding van wat mevrouw Van der Graaf zegt. We hebben nog de verbinding Weert-Antwerpen via Hamont. Deze verbinding heb ik in de eerste termijn vergeten te noemen, maar dat is er ook zo een waarvan we kunnen kijken of we die op termijn – dat is niet voor heel snel – kunnen opwaarderen. Is dat misschien nog een suggestie?

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

Ja, dat is zeker een suggestie. Daar hebben we natuurlijk ook in de context naar gekeken in de afgelopen jaren. Er zijn daar twee problemen bij. Er blijkt substantieel meer geld nodig voor het opwaarderen van die lijn dan de provincie had ingeschat. Dat, gerelateerd aan de reizigersaantallen, is één onderdeel van het vraagstuk. Aan de andere kant is de NMBS de partij die een offerte moet uitbrengen voor het rijden over die lijn. Dat is nog weer een andere kant van het vraagstuk. Maar deze lijn staat zeker op het netvlies.

De **voorzitter:**

Dank u wel. Wij gaan naar het blokje Noordwest.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter, ik heb toch heel even een praktische vraag. We hebben het nu opeens vrij uitgebreid over internationaal spoor. Ik had daar een heel lijstje van, inclusief de vraag wat het lobbypakket richting Brussel is.

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

Dat komt nog aan het einde. Ik heb aan het einde een blokje internationaal.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Oké, goed.

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

Als de Kamer tussendoor vragen stelt, probeer ik die te beantwoorden.

De **voorzitter:**

U gaat het nog voorbij zien komen. Wij gaan erop toezien dat het internationaal spoor uitvoerig wordt behandeld. Maar eerst gaan we naar de Minister voor Noordwest.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Overigens kan ik zeggen, terwijl ik mijn papieren orden, dat ik met groot enthousiasme de complimenten in ontvangst heb genomen in de Transportraad over het initiatief van de Staatssecretaris voor het internationale spoor. Dat is door iedereen omarmd. U heeft daar kennis van kunnen nemen. Wat dat betreft staat Nederland er goed op, kan ik melden. Van de A12 Gouda-De Meern-Rijnsburg heeft de heer Dijkstra gezegd dat dit in goede combinatie met de woningbouw aldaar moet plaatsvinden. De woningbouw en bereikbaarheid zullen we echt in goede samenhang bestuderen. Het voornemen is om een MIRT-verkenning te kunnen starten naar een extra rijstrook op de A12 tussen Gouda en Utrecht, maar daarvoor is wel nodig dat blijkt dat een verbreding van de A12 tussen Gouda en Utrecht met één rijstrook in beide richtingen niet gaat leiden tot problemen bij het knooppunt Gouwe en/of op de Ring Utrecht. Daar wordt nu echt op gestudeerd. Als daar uitkomt wat we verwachten, zouden we misschien in het BO MIRT in het najaar een startbeslissing voor een verkenning kunnen vaststellen. Maar nogmaals, de onderzoeken daarvoor lopen nog.

Mevrouw Postma vroeg hoe het staat met het onderzoek uit de motie-Postma/Dijkstra naar mogelijke maatregelen op de N9. Gezamenlijk met

de regionale partijen hebben we die aanpak voor dat onderzoek afgesproken. In overleg met de betrokken partijen is de geografische scope ten opzichte van de motie uitgebreid met het westelijke deel van de rijksweg N99 en een deel van provinciale weg N250. Ja, ik kan ze opnoemen! De planning is dat in oktober de probleemanalyse is afgerond, zodat er in februari van het komend jaar duidelijkheid zal zijn over de eventueel te nemen maatregelen.

De heer Dijkstra heeft een aantal opmerkingen gemaakt – eigenlijk was het meer een soort *cri de coeur* – over het project Zuidasdok, waarbij inderdaad sprake is van forse tegenvallers. Hij heeft opvattingen over hoe die verdeeld zouden moeten worden. We zijn op dit moment nog aan het werk om die meerkosten zorgvuldig uit te harden en om die echt goed in beeld te hebben. Rijk en regio – de regio is overigens niet alleen de stad, maar ook de metropoolregio en de provincie – zijn daarbij betrokken en zijn samen in gesprek over de invulling van het advies hoe nu verder te gaan met de bestuursovereenkomst uit 2012. Op de uitkomst daarvan kan ik nu niet vooruitlopen, maar zodra er stappen zijn gezet, hoort u dat uiteraard per kerende post.

Dan vraagt de heer Dijkstra nog wat ik vind van de Duinpolderweg in het kader van de woningbouwopgave in de MRA. Decentrale overheden zijn zelf verantwoordelijk om hun ov-, wegen- en fietsnetwerk te versterken bij woningbouwontwikkeling. Dat mag natuurlijk nooit leiden tot een verslechtering van de doorstroming op het hoofdwegennet. Daar zullen we ook de vinger aan de pols houden.

Dan toch nog een keer over de A27 Houten-Hooipolder. Hier ging het om de vraag van de heer Stoffer of de aanpak van het wegvak met afslag en aansluitingen – we hebben het dan vooral over Gorinchem – kan worden versneld. We hebben met de gemeente Gorinchem afspraken gemaakt over het zo snel mogelijk aanleggen van de aansluiting voor het bedrijventerrein Groote Haar. Ik ben zelf op werkbezoek geweest bij de gemeente Gorinchem. We zullen met de gemeente hierover voortdurend in gesprek blijven om te kijken of er kansen zijn om dit toch nog naar voren te halen.

Over de Merwedeburg hebben we het al gehad.

Dit was mijn blokje Noordwest, voorzitter.

De voorzitter:

Dan ga ik voor Noordwest nu naar de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Een aantal van uw leden had een vraag over het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol. We weten allemaal dat de bereikbaarheidsopgave aan de zuidwestkant van Amsterdam groot is. Op dit moment is het MIRT-onderzoek Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp, dat ik samen met de regio doe, in de afrondende fase. In dat MIRT-onderzoek wordt breder gekeken, dus niet alleen naar de Noord/Zuidlijn, maar ook naar wegverbindingen. Verstedelijkingskansen worden onderzocht. Bij het BO MIRT in het najaar kunnen we daar meer informatie over geven.

Dan de stand van zaken Amsterdam Zuid. De realisatie van het vijfde en zesde spoor op Amsterdam Zuid is afhankelijk van het project Zuidasdok. De verkenning voor Amsterdam Zuid kan echter onafhankelijk worden uitgevoerd. Nu besloten is om het project Zuidasdok in delen aan te besteden, maakt dit het mogelijk om te bezien of en, zo ja, in hoeverre de scope tussen beide projecten kan worden uitgewisseld. We kunnen dan nog kijken of daar werk met werk of optimalisatie mogelijk is. De verkenning daartoe naar een voorkeursbesluit en de informatie daarover zal aan het eind van het jaar beschikbaar zijn.

Dan de IJmeerlijn. Daar wordt op dit moment nog onderzoek naar gedaan. In het MIRT-onderzoek Bay Area Amsterdam wordt voor het hele gebied, inclusief Almere, integraal gekeken naar mobiliteit en verstedelijking,

maar ook naar ecologie. Hierin zullen meerdere varianten van verstedelijking met bijbehorende bereikbaarheidsopgaven bekeken en vergeleken worden.

Dan de verbetering van het traject Alkmaar-Den Helder. De balans van reizigers op dit traject in de ochtend- en middagspits is nog niet optimaal. Daarom zien wij meer in het eerst beter benutten van deze spoorlijn in plaats van het aanleggen van nieuwe infrastructuur. We zijn in gesprek met de provincie Noord-Holland en de NS om de balans te verbeteren. Daarbij kijken we ook naar ruimtelijke ordening.

De voorzitter:

Daarmee hebben we het blokje Noordwest gehad. Ik kijk of er behoefte is aan een interruptie. Dat is niet het geval. Dan gaan wij naar het blokje Noord. Ja toch? Ja, helemaal goed. We gaan naar het Noorden. De Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We hebben het dan onder andere over de Paddepoelsterbrug, waar meerdere Kamerleden naar gevraagd hebben. De Paddepoelsterbrug was, roep ik nog maar even in herinnering, al voor de aanvaring onderdeel van het MIRT-project vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2. Er liep daardoor al een MIRT-procedure voor die verbinding. Daar hebben we gewoon zorgvuldige stappen in te doorlopen. Het belangrijkste besluit – de variant wel of geen brug – kunnen we natuurlijk pas nemen op basis van die onderzoeken en het regionaal advies. Ik zal de Kamer daarover dit najaar informeren. Ik zal echt kijken of we op het moment dat we richting uitvoering gaan, zo veel mogelijk kunnen voorsorteren op versnelling. We weten wel – die belofte heb ik al eerder gedaan – dat er eind 2021 sowieso een tijdelijke fietsbrug zal zijn. Tot die tijd hebben we geld vrijgemaakt om de betrokken gemeenten te helpen als het gaat om de kwaliteit van de omleidingsroutes voor de fietsers.

De heer Van Aalst had vragen over de zuidelijke ringweg Groningen; of ik bekend ben met de problemen daar? Ja, daarmee ben ik bekend. In 2019 is er ook een onafhankelijke Taskforce financiën gestart, met als opdracht om inzicht te geven in de financiële problemen en uitdagingen bij het project en om met oplossingen te komen, waarbij dan ook duidelijk moet worden welke kosten voor de opdrachtnemer en welke voor de opdrachtgever zijn. Dat proces is nog niet helemaal afgerond. Zodra daar meer over bekend is, zal ik de Kamer daarover informeren. Ik hoop ook echt dat dat al op hele korte termijn kan zijn. Ter geruststelling: de werkzaamheden gaan in de tussentijd gewoon door. Er is wel een nieuwe planning opgesteld waarin de openstelling in 2024 is voorzien.

Dan Kornwerderzand. Sommige onderwerpen zijn een evergreen op de agenda. Gisteren hebben we daar een mooie bestuursovereenkomst voor kunnen tekenen. Het is altijd heel leuk als je dat als Minister aan het eind van zo'n traject kan doen, maar dat had nooit gekund zonder de grote inzet van ook heel veel mensen hier in de Kamer, dus ik denk dat u er ook zelf allemaal tevreden op kunt terugkijken. Het gaat nu met inspanningen van velen toch echt gebeuren. Dus nogmaals heel veel dank voor alle inspanningen, ook vanuit de Kamer, in al die jaren dat dit traject loopt.

De voorzitter:

Dan ga ik richting de Staatssecretaris met het blokje Noord.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. Eigenlijk zijn er veel vragen gesteld over de verbinding naar het noorden, maar als je naar heel Nederland kijkt – dat hebben we een beetje gezien met het Toekomstbeeld OV maar ook in de NOVI willen aangeven – moet je toch eigenlijk zeggen: Nederland is te klein voor een periferie, en we kunnen niet alles in een keer aansluiten,

maar het moet toch eigenlijk wel je beeld zijn om alle landsdelen goed te verbinden. Maar niet alles kan tegelijk. Dat is het realisme aan de andere kant. Dus we moeten steeds goed kijken waar we de versnelling kunnen realiseren. Er vinden verschillende onderzoeken plaats naar het verbeteren van de reistijd tussen de Randstad en Noord-Nederland. Naast onderzoek in het kader van het Toekomstbeeld OV heb ik ook ProRail en de NS gevraagd of er nog andere slimme dingen zijn die de verbinding kunnen optimaliseren. Zo wordt op korte termijn de spoorboog bij Hogeveen aangepast naar een hogere rijsnelheid en biedt ook de introductie van de ICNG in combinatie met het aanpassen van wissels bij Amsterdam mogelijkheden voor een versnelling. Dus soms zit de versnelling in een onverwacht hoekje, en dat draagt natuurlijk wel allemaal bij aan een snellere verbinding. Dus laten we daar gewoon goed naar kijken.

Het is ook niet altijd alleen investeren. Je kunt er op een gegeven moment natuurlijk ook voor kiezen voor een deel reistijdwinst te boeken – wellicht op een aantal treinen – door bepaalde stations over te slaan, waardoor je voor bepaalde stations echt een snellere verbinding hebt. Dat zijn lastige keuzes, maar 1,6 miljard, 2 miljard of 4 miljard ervoor uittrekken is ook een lastige keuze en kan betekenen dat er nog lang geen versnelling is. Dus we moeten met elkaar alles in kaart brengen, maar ook zoeken naar de quick wins op de kortere termijn.

De Lelylijn. Zoals afgesproken in het BO MIRT worden er verschillende onderzoeken uitgevoerd. Een van die onderzoeken is het potentieonderzoek Lelylijn. Daarbij wordt gekeken naar verbetering van het bestaande spoor én het realiseren van een nieuwe verbinding, zowel met de snelle bus als via nieuw spoor. We gaan de resultaten van alle onderzoeken naast elkaar leggen om tot een goed beeld te kunnen komen. Ook hier geldt: de pot wordt er niet groter of breder van; we zullen met elkaar moeten kiezen wat we willen doen. En dan is het belangrijk om alle informatie te hebben om die afweging goed te kunnen maken. Die resultaten ontvangt u richting het najaar.

Hoe staat het met het haalbaarheidsonderzoek Nedersaksenlijn? In het Toekomstbeeld OV wordt er momenteel onder andere gekeken naar vervoerwaarden, investeringskosten en inpassing. Ook hiervan worden de resultaten dit najaar verwacht. Goederenvervoer op deze lijn wordt niet onderzocht. Vanuit de regio begrijp ik dat er naar verwachting weinig goederenvervoer is dat van deze eventuele verbinding gebruik wil maken. Maar ook hierover spreken we verder in het najaar.

Dan de Harinxmakanaalspoorbrug. Ook daarover lopen nog verschillende trajecten. Het gaat vooral om de regionale afweging gelinkt aan de gewenste gebiedsontwikkeling van de gemeente. Het bedienen van het nieuwe sprinterstation Werpsterhoek en de vaarwegambities van de provincies moeten eigenlijk allemaal in samenhang worden gezien. Die inzichten zijn nog niet allemaal beschikbaar om tot conclusies te kunnen komen. Dus ik kan daar op dit moment ook nog niet op vooruitlopen. Maar als al die onderzoeken er zijn, dan zal ook dat weer naar voren komen.

Een heel aantal van u heeft gevraagd naar de spoorverbinding met Rheine, met name naar de timing. Is dat wel op tijd klaar om daar dan nog een besluit over te kunnen nemen? Volgens planning is het onderzoek van ProRail op tijd klaar voor de BO MIRT dit najaar, maar u heeft daar waarschijnlijk toch zorgen over gehoord. Dus ik zal nog een keer navragen of we er echt voor kunnen zorgen dat dat op tijd klaar is, zodat we in het najaar het goede gesprek hierover kunnen voeren.

De voorzitter:

Daarmee hebben we het blokje Noord gehad. Is er nog behoefte aan interrupties, voor degenen die nog interrupties hebben? De heer Laçin had zijn vinger al opgestoken, maar de administratie is goed op orde hier.

Dat gaat dus niet lukken. Niemand? Dan gaan wij door naar de overige vragen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, voorzitter...

De **voorzitter**:

Neem mij niet kwalijk. Ik kijk niet goed. Dat komt door die twee rijen. Ik moet alle kanten op kijken. Mevrouw Van der Graaf.

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

Dan toch even het 30 minuten versnellen van de reistijd via het bestaande spoor in Noord-Nederland, te realiseren in 2030, ter uitvoering van de motie-van der Graaf/Ziengs, die Kamerbreed is gesteund. Wat de Staatssecretaris net zei, is niet nieuw. Dat hebben we ook in het najaar gehoord bij het MIRT. Maar ik zou toch graag willen horen wat voor extra stappen er zullen worden gezet, om die ambitie te halen en de motie ook uit te voeren.

De **voorzitter**:

Ik vond het een mooie motie, ja.

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

Mooie motie, prachtige motie. Daarvoor moeten we natuurlijk de verschillende opties... Een aantal opties zijn al in beeld, en de vraag is wat er nog meer nodig is. Ik gaf net al aan: soms kunnen ook keuzes in bediening een optie zijn. Maar ik denk dat het belangrijk is dat we dat allemaal nog een keertje met elkaar in beeld brengen richting het najaar. Als er eventueel investeringsbeslissingen aan vast hangen, is dat ook iets waarover we in het najaar besluiten. Het lijkt mij goed om de uitvoering van de motie-Van der Graaf/Ziengs voor het najaar nog weer een keertje helder in beeld te brengen.

De **voorzitter**:

Dan ga ik naar de Minister voor het blokje overige.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat is wel een heel divers blok, maar ik zal proberen er een beetje snel doorheen te gaan.

Mevrouw Postma heeft gevraagd hoe verkeersveiligheid meeweegt in de NMCA. De opvolger van de NMCA wordt volgens planning in april volgend jaar naar uw Kamer gestuurd. Op dit moment zijn we ook met SWOV in overleg hoe nou het beste de verkeersveiligheidsprognoses daarin meegenomen kunnen worden. Dus ik kan u wel al zeggen dát het meegenomen wordt, maar als u nu al vraagt hoe dat precies gaat, dan kan ik dat nog niet aangeven. Maar er wordt hard aan gewerkt door SWOV om dit in ieder geval mee te nemen in de NMCA, want we hebben dat in de afgelopen jaren echt als een tekortkoming ervaren.

Kunnen zich in de NMCA ook knelpunten door seizoenspreiding openbaren, bijvoorbeeld door toerisme in Zeeland of in typische forensenroutes? Hoe kunnen die meegenomen worden? De invulling van die regionale hoofdstukken van de NMCA gaan we ook met de regionale overheden bekijken. Daar bieden we ook ruimte in voor dit soort specifieke capaciteitsproblemen, dus we gaan ook met hen in overleg om te bezien hoe we dat kunnen doen. Hetzelfde geldt, wat de Staatssecretaris net ook al zei, voor het grensoverschrijdende, want we willen ook niet de helft van de baten missen. We hebben nogal wat provincies die aan de ooster- of zuiderburen grenzen. Dus daar zijn we ook al vaker tegen aangelopen.

Mevrouw Van Esch heeft gevraagd naar de MIRT-spelregels en of duurzaamheid daarin een plek krijgt. Ja, vanwege de omvorming van het Infrastructuurfonds naar het Mobiliteitsfonds gaan we die spelregels herzien. Het is ook echt de bedoeling dat we duurzaamheid daarin meenemen. Datzelfde geldt voor de vraag hoe we de NMCA daarin een plek kunnen geven.

Dan hebt u nog specifiek gevraagd hoe zich dat verhoudt tot de regels van Parijs. Daar zijn natuurlijk afspraken over gemaakt in het Klimaatakkoord. Daar zit van alles aan vast rond de fiets, werkgeversaanpak, laadinfrastructuur enzovoort. Dus we zijn het met elkaar eens dat ook klimaat daar nog op een betere manier in meegenomen kan worden. Hierbij geldt dus hetzelfde antwoord als ik in de richting van mevrouw Postma over verkeersveiligheid gaf. Ik kan nu nog niet precies zeggen hoe het gaat gebeuren, maar er wordt hard aan gewerkt dát het gaat gebeuren.

De heer Laçin heeft gezegd dat het rapport van CE Delft en MOVE Mobility aangeeft dat investeringen in ov en fiets meer opleveren; wat gaan we doen? Ook daarvoor verwijs ik naar het Mobiliteitsfonds, waarmee we voor de bestaande problemen de beste oplossingen gaan vinden. Zo is er bijvoorbeeld het onderzoek dat concludeert dat investeringen in fiets en ov in de binnenstedelijke gebieden van Tilburg, Groningen/Assen meer opleveren. Wij onderschrijven die conclusie, maar je zult per gebied moeten kijken. Ik zie andere leden al opveren. Er zijn natuurlijk ook andere delen van het land waar misschien het investeren in stedelijke mobiliteit wat minder hoog scoort en je juist meer in de weginfrastructuur aan de slag moet. Dus geen generieke landelijke conclusies, maar juist met het Mobiliteitsfonds gebiedsgericht kijken wat nodig is. Als investeringen in ov daar het hoogst scoren, dan moet je daarin investeren. Zo simpel zitten we daar ook weer in.

Wil de Minister nog een pilot starten voor het Mobiliteitsfonds, vraagt de heer Schonis. Over het Mobiliteitsfonds heeft u een dummybegroting, een wetsvoorstel en een nota naar aanleiding van het verslag ontvangen.

Daarin gaan we er ook op in hoe we precies tot de investeringskeuzes willen komen. Nogmaals, dat doen we op basis van een integrale afweging. Wij zien nu niet direct noodzaak tot proefprojecten, omdat we ook al Proeftuinen Mobiliteitsfonds hebben gehad, waarin we juist ook die contouren hebben geschetst. We willen de lessen die daaruit te trekken zijn ook meenemen met de regionale overheden. Als we de wet over het Mobiliteitsfonds gaan bespreken, kunt u daar wellicht ook nog uw politieke aandachtspunten aan meegeven.

De heer Schonis heeft ook nog gevraagd of ik in gesprek kan gaan met TomTom en Google, vooral vanwege zijn eigen omrijroutes via Rozenburg, heb ik begrepen. Het ministerie start deze zomer gesprekken met de aanbieders van navigatiediensten om te kijken hoe we de verkeersveiligheid kunnen verbeteren. We hebben ook met de andere overheden afspraken gemaakt over het versnellen van de digitalisering. De datataskforce is daarbij heel belangrijk. Daarin speelt ook het digitaal en machineleesbaar kenbaar maken van de verkeersbesluiten van alle overheden. Als je dat gewoon in één format aanlevert, dan kan iedereen, dus ook de navigatiediensten, dat uitlezen en direct in de systemen verwerken. Ik denk dat dat een hele belangrijke slag gaat worden.

Mevrouw Van der Graaf heeft gevraagd naar de verkeersveiligheid rondom scholen en de app. Zij vroeg: hoe staat het met die gesprekken? Daar zijn onder andere met Veilig Verkeer Nederland gesprekken over gevoerd. Op korte termijn vinden er ook vervolgesprekken plaats met de marktleiders voor navigatiediensten, want we willen dat dan ook echt wel in één keer goed doen. Ik kan me nog herinneren dat ik zelf, toen ik gedeputeerde was in Brabant – dat is al tig jaar geleden – met Camiel Eurlings in Loon op Zand een pilot heb gestart waarbij mensen in de auto ook met een kinderstemmetje werden gewaarschuwd: u nadert nu een school. Daar waren toen – dat was dus lang geleden – nog allerlei

problemen mee. Als je er 's nachts langs reed, kreeg je het bijvoorbeeld ook. Dan dacht iedereen: maar er zit nu toch niemand op die school? Het was toen allemaal nog reuze gecompliceerd om dat ingeprogrammeerd te krijgen, maar we zijn nu echt een heel stuk verder. Ik zie dus ook echt kansen om dit breder weggezet te krijgen. Die gesprekken lopen dus. Mevrouw Van Esch heeft daarbij specifiek aandacht gevraagd voor de privacyissues. Haar zorg is dat de burger wel zelf moet kunnen bepalen of hij wil dat data gedeeld wordt, en zo ja, waarvoor. In het verlengde van het antwoord aan mevrouw Van der Graaf zeg ik: wij willen ook echt dat dat gebeurt door middel van expliciete toestemming. Die moet ook altijd weer kunnen worden ingetrokken, conform de AVG. Wij zien er dus heel veel kansen in. Je ziet nu bijvoorbeeld dat een aantal lidstaten – ik geloof dat we inmiddels op negen of tien staan –, zes autofabrikanten en de navigatiebedrijven op basis van verkeersveiligheid informatie met elkaar delen over waar het mistig is, waar het glad is, waar een ongeval is gebeurd en dat soort zaken. We zien er dus kansen in, maar we zullen het privacyaspect en de AVG zeker nauwlettend in de gaten houden. We zullen daar ook altijd met de Autoriteit Persoonsgegevens over in gesprek gaan en vragen of we het goed doen voordat we iets echt gaan starten. De heer Schonis heeft gevraagd naar de stand van zaken rondom de pilots met betalen naar gebruik. Daar hebben we uw Kamer in november 2019 voor het laatst over geïnformeerd. Daarbij is aangegeven dat vijf pilots uitgewerkt werden. De voorlopige resultaten van de eerste pilot, de pilot verhandelbare parkeerrechten, zullen binnenkort bekend worden gemaakt. Twee pilots zijn tot nader order uitgesteld vanwege de coronamaatregelen. Dan hebben we het over de pilot ridesharing en de pilot variabele bijtelling op basis van privékilometers. De verwachting is dat de overige twee pilots niet uitgevoerd zullen gaan worden. Dat betreft de pilot inclusieve variabele bijtelling en de pilot tradable green days. Ondanks die aanpassingen blijf ik wel veel waarde hechten aan die pilots en hoop ik de opgedane leerervaringen goed te kunnen gebruiken. Maar onder coronaomstandigheden zijn bepaalde dingen natuurlijk niet realiseerbaar. Hoe zijn de wegbeheerders meegenomen in de vrachtwagenheffing? Dat heeft mevrouw Van der Graaf nog gevraagd. In de voorbereiding van het wetsvoorstel hebben we met VNG, IPO en de Unie van Waterschappen gesproken. Om tot een heffingsnetwerk te komen, zijn er tientallen bijeenkomsten gehouden om lokale kennis en expertise over het wegennet en de omgeving te betrekken. Bij die bijeenkomsten waren per provincie gemeenten, waterschappen en vertegenwoordigers van de vervoerssector, TLN, evofenedex en VERN, uitgenodigd. Daarnaast wordt monitoring en evaluatie van het vrachtverkeer nu verder uitgewerkt samen met de regionale wegbeheerders. De heer Stoffer heeft over de vrachtwagenheffing ook nog gevraagd: zorgt de Minister voor financiële ondersteuning als er toch uitwijk optreedt en er maatregelen moeten volgen? We hebben ons er zo goed mogelijk op voorbereid dat dat niet gaat plaatsvinden. Mocht het toch plaats gaan vinden, dan zien we dat heel snel, want de monitoring van de verkeersstromen is echt een belangrijk onderdeel. Mocht het ondanks dat toch gaan plaatsvinden, dan zal er per situatie gekeken worden wat mogelijke maatregelen kunnen zijn. Dat zou het toevoegen van de bewuste weg aan het heffingsnetwerk kunnen zijn, maar het kan misschien ook een verkeersmaatregel in de regio zijn. Dat zullen we dus echt samen met betrokken partijen bekijken. Daarbij zullen we dan ook kijken of daar eventueel kosten aan verbonden zijn. Dan de drie voorstellen voor betalen naar gebruik niet leidende tot een systeem van rekeningrijden. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat die drie varianten worden onderzocht. Korthedshalve zeg ik hier maar even dat Staatssecretaris Vijlbrief de Kamer daar naar verwachting na de zomer over zal informeren.

Hoe houden we de fietspaden veilig, vraagt de heer Laçin. Daar heb ik al iets over gezegd, volgens mijn ding in ieder geval. Van 1 juli tot en met 1 september kunnen gemeenten, provincies en waterschappen een aanvraag indienen voor 50% cofinanciering. Dan gaat het onder meer over het verbreden en aanleggen van fietspaden, het aanpakken van onnodige obstakels en het inrichten van veilige oversteekplaatsen en schoolzones. Die kunnen ook nog gecombineerd worden met anderhalve-metermaatregelen. Met betrekking tot fietspaden sluiten we ook aan bij de CROW-richtlijnen. Die gebruiken we ook echt.

Er is ook gevraagd hoe het staat met het onderzoek naar de rijbaanscheiding op de rijks-N-wegen. Het onderzoek bevindt zich in de conceptfase. Na afronding kan een beeld gevormd worden over de mogelijkheden. Ik informeer u zo snel mogelijk na het reces over die rijbaanscheiding.

Mevrouw Postma heeft gevraagd naar de matrixborden. Zij vroeg wat het zou kosten als we die nu al zouden vervangen. Vervanging van die systemen is inderdaad niet eerder gereed dan 2027. Samen met het onderzoek naar de matrixborden zal ik ook in beeld brengen welke mogelijkheden er zijn om dat nog te versnellen, inclusief de kosten. Dat aspect zullen we meenemen.

De heer Schonis vroeg of we de haakse bocht bij de Oosterscheldekering, in de N57 bij Burgh-Haamstede, verkeersveiliger kunnen maken. De 500 miljoen die we in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid beschikbaar hebben gemaakt, is echt bedoeld om daaraan te werken, samen met decentrale overheden. Subsidies daarvoor kunnen worden aangevraagd, maar die gelden natuurlijk niet voor rijkswegen. Daar staan we zelf voor aan de lat. Maar daarvoor hebben we ook het programma Meer Veilig, waarin ook middelen beschikbaar zijn. Ik zal bij dit geval ook nog even kijken of er extra mogelijkheden zijn. Dan zullen we natuurlijk ook goed kijken naar nut en noodzaak van deze situatie.

De heer Schonis heeft ook nog vragen gesteld over warmtewinning uit asfalt in relatie tot de woningbouw. Ik heb uw Kamer onlangs een brief gestuurd over hoe te komen tot klimaatneutrale en circulaire infraprojecten. Daarbij kijken we ook zo veel mogelijk naar duurzame innovaties. Verschillende soorten asfalt zijn er ook een onderdeel van. We hebben bijvoorbeeld al een keer het verhaal gehad van de Solar Highway bij Uden, waar zonnepanelen in de geluidswal zijn verwerkt. Er zijn dus allerlei mooie voorbeelden van.

Mevrouw Kröger heeft gevraagd naar de fietsbrug over het IJ. Wij verwachten deze week het eindadvies van de commissie-D'Hooghe. Dat gaan we uiteraard bestuderen. De verwachting is dat ik daar in het najaar op zal terugkomen.

Kan de Minister toezeggen een totaaloverzicht van de benodigde stikstofruimte naar de Kamer te sturen voordat er een keuze wordt gemaakt voor specifieke tracébesluiten? Met de Kamerbrief van 13 november jongstleden heeft het kabinet aangegeven te kiezen, met dat pakket, voor woningbouw en die zeven MIRT-projecten. Er is gekozen voor drie concrete maatregelen. Eén daarvan was de snelheidsverlaging. We hebben daar al uitgebreid over gesproken. Waarom die zeven projecten? Omdat we daar al die snelheidsverlaging ingecalculeerd hadden. Als er eventueel spanning zou ontstaan tussen woningbouw en MIRT-projecten, dan gaat daar bestuurlijk overleg over plaatsvinden, maar daar kunnen we nu nog niet op vooruitlopen. We zijn dat namelijk allemaal naast elkaar aan het leggen en aan het uitwerken.

Mevrouw Kröger vroeg wanneer de reactie van het kabinet kan worden verwacht op het advies van de commissie-Hordijk. De komende periode zal het advies van de commissie-Hordijk, net als het slotrapport van de commissie-Remkes, verder door het kabinet worden bestudeerd. Er zijn immers behalve LNV, dat natuurlijk de hoofdaannemer is, meerdere departementen bij betrokken. Het kabinet komt na de zomer met een

uitgebreide, inhoudelijke kabinetsreactie op zowel het advies-Hordijk als dat van Remkes. Je moet die immers allebei wegen.

Dan zijn er vragen gesteld over de andere rekenmethodiek voor de totale depositie, vergeleken met de methodiek voor individuele projecten. De totale depositie door het wegverkeer wordt door het RIVM landsdekkend berekend. Het RIVM acht dat verantwoord, omdat de depositie van het wegverkeer als onderdeel van de totale depositie niet herleidbaar hoeft te zijn tot een specifiek wegtraject. De maximale rekenafstand voor wegverkeer wordt toegepast in alle projecten met een verkeersaantrekkende werking. Dat betekent dat bij vergunningen voor woningbouwprojecten en bedrijvenprojecten de depositie van het extra verkeer wordt berekend tot 5 kilometer van de weg.

De keuze om bij individuele projecten die maximale rekenafstand te hanteren, is gebaseerd op inhoudelijke argumenten. Op enkele kilometers van de weg is de berekende bijdrage van een weg namelijk niet meer herleidbaar tot dat individuele project en zijn de, zeer beperkte, bijdragen zodanig gering dat die niet als significant zijn te beschouwen. Deze bijdrage gaat op in die zogenaamde stikstofdeken. Ook de commissie-Remkes pleit in haar advies voor het aanspreken van projecten op significante effecten dichtbij, maar niet op marginale effecten op grote afstand. Die zouden volgens de commissie onderdeel moeten uitmaken van de generieke aanpak voor emissies. In hoeverre ook voor andere bronnen een maximale rekenafstand kan worden gehanteerd in individuele projectberekeningen, zal nader onderzocht moeten worden. Daarbij verwijs ik weer naar de uitgebreide reactie van het kabinet die na de zomer komt.

De heer Dijkstra zegt: «Sommige commissies laten extern salderen nog niet toe. Hoe gaat de Minister provincies laten bewegen?» Collega Schouten heeft zeer regelmatig overleg met de provincies, met de regionale overheden, in het kader van de gebiedsgerichte aanpak. Daar wordt ook aangedrongen op spoed en wordt gevraagd hoe zij zo snel mogelijk tot duidelijkheid kunnen komen.

De vragen over de rekenmethodiek heb ik al gehad. Volgens mij was dat het, voorzitter. Anders is het een herhaling van zetten.

De voorzitter:

Ik geef eerst nog even de gelegenheid tot interrupties.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het is natuurlijk een beetje absurd dat wij het aan het eind van een debat van vijf uur, naar ik meen, nu eindelijk hebben over het grootste obstakel dat er ligt, namelijk stikstof. De Minister verwijst naar een brief van november. Er is natuurlijk sindsdien wel wat gebeurd. Eigenlijk kan de Minister nu niet met zekerheid stellen dat er genoeg stikstofruimte is voor die zeven MIRT-projecten. Anders zou ze ook wel zeker kunnen weten dat ze dat LVB-1 voor Schiphol deze kabinetsperiode kan vaststellen; daarvan heeft ze net in het debat gezegd «nee, dat weet ik niet zeker». Er is dus heel veel onzekerheid. En dan heb ik toch een vraag voor de Minister. Eerst komt er een reactie op het advies van de commissie-Hordijk. Dat moet gaan over die twee rekenmodellen, want ook Hordijk zegt dat het gewoon niet klopt dat wij twee verschillende systemen gebruiken en dat die uitstoot van verder dan 5 kilometer, die depositie, meegenomen moet worden. Eerst komt dus het advies. Dan komt er een inhoudelijke reactie op. Dan is er zicht op hoeveel stikstofuitstoot er nou daadwerkelijk aan die zeven MIRT-projecten hangt. Ik wil de Minister vragen om dat met de Kamer te delen, voordat wij op individuele projecten een tracébesluit verder krijgen. We moeten namelijk het hele plaatje zien. We moeten het hele plaatje wegen. Ik hoop dus dat de Minister daar een toezegging over doet.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, dat gaat de Minister zeker niet doen, want daar is ook helemaal geen aanleiding voor. We hebben die projecten gekoppeld aan een opbrengst. Die opbrengst zal er zeker moeten zijn. Dat is overigens niet alleen de snelheidsverlaging. Er zaten ook nog twee maatregelen in op het gebied van landbouw. Al die afwegingen – daar hebben we voor gekozen – vinden plaats in de gebiedsgerichte aanpak. Ik geef net aan dat we, mocht daar onverhoopt een knelpunt ontstaan, daar dan bestuurlijk over in overleg gaan. Maar er zijn voorlopig nog geen indicaties dat dat zo is. We hebben hier geen luchtvaartdebat, maar de problematiek bij Schiphol rondom LVB-1 zit 'm niet in dat ik denk dat het misschien niet op te lossen is. Het gaat er meer om dat je wel een systematiek met elkaar moet hebben afgesproken en dat ik dus niet weet op welke termijn dat plaats gaat vinden. Maar de omvang is wat mij betreft zeker niet het probleem.

Dan nog even over Remkes versus Hordijk. Daar moet een algemene reactie op komen. U legt het zo uit dat alle verspreidingen over heel Nederland bij ieder project moeten worden teruggerekend. Als je het rapport van Remkes leest, kan het ook de andere kant opgaan en zou je misschien bij andere projecten dezelfde systematiek kunnen gaan volgen als bij de wegen. Dat zijn we echt goed aan het bestuderen. Beide mogelijkheden zijn er en daar komen we als kabinet natuurlijk na de zomer op terug.

De voorzitter:

Aanvullend, mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dan neemt het debat om 16.15 uur toch nog een eigenaardige wending. Hoe het ook zij, wat de Minister hier schetst is dat er nog knopen doorgehakt moeten worden over stikstof. Dat is duidelijk. Er moet nog een kabinetsreactie komen. Er ligt een vrij stevig advies van de commissie-Hordijk, dat met name voor verkeer heel significant is. Dan moeten wij dat toch allemaal eerst in beeld hebben? Dan moeten wij toch in beeld hebben wat dat betekent voor de zeven MIRT-projecten en hoe die depositie opgelost kan worden, voordat er verder gekacheld wordt met een tracébesluit? Dat is toch behoorlijk bestuur? Anders sneuvelt zo'n project toch gewoon weer bij de Raad van State? Dus ik wil de Minister toch vragen om, voordat wij weer een MIRT hebben, ons als Kamer mee te nemen in het hele stikstofverhaal rond wegverkeer, inclusies die zeven MIRT-projecten. Wat betekent het nou allemaal echt? Daar zou de Minister ons in mee moeten nemen, voordat wij verder ingaan op individuele projecten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Bij individuele projecten die al in een eindfase zitten, zal het stikstofprobleem naar behoren moeten worden opgelost. Natuurlijk zullen we dat netjes moeten doen, want ik wil, net als u, ook niet dat een project bij de Raad van State gaat stranden. We zullen dat dus zorgvuldig doen. U trekt uw eigen conclusies uit beide rapporten. Wij zullen dat als kabinet ook doen, maar dat moeten we wel zorgvuldig bestuderen met het hele kabinet en met alle departementen die daarbij betrokken zijn. Dat zijn er toch heel wat. Daar komen we dan in het najaar op terug. Uiteraard zullen wij u in aanloop naar een volgend BO MIRT in het najaar, zeker in de bijbehorende MIRT-brief, weer bijpraten over wat dan de stand van zaken is met betrekking tot de MIRT-projecten.

De heer Schonis (D66):

Voorzitter, u was er niet bij vanochtend, maar mevrouw Postma heeft hier echt het record praten verbroken in alle vragen die zij stelde. Ik moet

zeggen dat de Minister in dit laatste blokje inmiddels aardig op weg is om dat record te evenaren. Daarom moest ik even zoeken. Maar ik heb heel specifiek gevraagd naar de mogelijkheden om bij het project voor de verbreding van de A20 bij Gouda warmtewinning uit asfalt toe te passen voor de nieuwbouwwijk Westergouwe, die daar op dit moment gebouwd wordt. U gaf een algemeen antwoord, maar mijn vraag is gewoon heel concreet: kunt u aangeven of het binnen dat project mogelijk is om warmtewinning toe te passen, zodat je de nieuwe woningen die daar gebouwd worden, van warmte kunt voorzien?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan op dit moment niet inschatten of dat bij dat specifieke project het geval is, maar ik kan u wel toezeggen – dat gebeurt ook – dat ernaar gekeken wordt of het kan. Zodra we dat weten, zullen we ook wel kenbaar maken of dat wel of niet kan.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Ik heb toch wel het idee dat we inderdaad om 16.15 uur 's middags opnieuw in de creatieve stikstofrekentruc zijn beland. Stikstofdepositie is gewoon stikstofdepositie. Je kunt haar niet wegtoveren, ook niet als je 5 kilometer tot een wegrand gaat meten. Dus ik blijf me heel erg verbazen over het gemak waarmee op dit moment over de conclusie van de commissie-Hordijk heen wordt gestapt. Ik ben heel benieuwd naar de brief die eraan komt. Hoe later die komt, hoe groter de kans op afstel, want van uitstel komt afstel, en dan komt die A27-verbreding er nooit meer. Maar toch heb ik de commissie-Hordijk horen zeggen dat wat er op dit moment is, onverdedigbaar is. Ik wil daar toch nog wel een reactie op van de Minister. Ik vind de reactie dat er een brief in het najaar komt, toch net iets te mager. Er wordt stellig aangegeven dat wat we nu doen, bestuurlijk onverdedigbaar is, en dat vind ik nogal een uitspraak. Dan vind ik het toch belangrijk dat de Minister daar nu alvast op reageert.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan val ik in herhaling. We zullen beide adviezen naast elkaar moeten leggen. Je kunt daar toch echt tegenstrijdige adviezen in zien. Aan de ene kant zegt de commissie-Remkes dat het niet altijd aanbevelenswaardig is om alles tot op iedere hexagoon te gaan terugrekenen naar een individueel project. Aan de andere kant zegt de commissie-Hordijk: zoals het bij de wegen is, is het anders dan bij alle andere projecten; moet je dat niet gelijktrekken? Dat kun je natuurlijk twee kanten op gelijk gaan trekken. Daar gaan we ons als kabinet natuurlijk op beraden.

De voorzitter:

En dan nog voor datzelfde blokje de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ja, voorzitter. Dit is mijn blokje internationaal. Er zijn vele internationale ambities. We zullen uiteindelijk ook steeds met elkaar de afweging moeten maken wat we wel en wat we niet doen, want niet alles kan. Daarom focussen we eerst op het verbeteren van de verbindingen naar de zes meest kansrijke bestemmingen. Daar heb je dan het meeste profijt van, als je toch moet kiezen. Dat zijn de verbindingen naar Brussel, Parijs, Londen, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn. Verder zijn er de herintroductie van de nachttrein en kortere grensoverschrijdende verbindingen als de Wunderline en Eindhoven-Düsseldorf. De snelle verbinding Amsterdam-Groningen-Hamburg-Kopenhagen is ook onderzocht in een KiM-rapport. Dat laat zien dat er eigenlijk weinig substitutiepotentieel is. Die komt dus niet bovenaan het lijstje te staan. Het is dus niet zo dat we die verbinding niet allemaal graag zouden willen. Maar als we beperkt geld hebben, moeten we eerst kiezen voor waar het meeste potentie in zit.

Dan de concrete stappen en plannen voor Berlijn. Conform de toezegging tijdens het AO Spoor afgelopen maart informeer ik medio zomer over de concrete stappen en plannen om de IC Berlijn te versnellen. Volgende week heb ik een afspraak met mijn Duitse collega om hier ook weer over te spreken.

Dan de treinverbinding van Zwolle naar Parijs, Londen en Brussel. Ik heb begrepen dat de gemeente samen met NS en ProRail gaat kijken naar wat er mogelijk is. Ik ben benieuwd naar de uitkomsten.

Dan de nachttrein vanuit Malmö. Daar zijn ook schriftelijke vragen over gesteld. De Zweden zijn nu aan het bepalen wat hun volgende stap zal zijn. Maar we houden daar natuurlijk ook zeker contact over, want we willen niet per ongeluk de boot missen als het wel interessant zou zijn. Nogmaals, het moet allemaal afgewogen en vergeleken worden, maar we houden in ieder geval contact met de Zweden hierover. Er is ook al veelvuldig ambtelijk contact geweest.

Dan de HSL-Zuid. Mevrouw Kröger vraagt eigenlijk of zij een menukaart kan krijgen met de investeringen en welke winst, capaciteitswinst of tijdswinst, daarbij hoort. We gaan nu eerst werken met de introductie van nieuw materieel. De mate waarin dat al een bepaalde winst betekent, bepaalt natuurlijk ook hoeveel additionele investeringen dan weer aan winst betekenen. Dus we moeten die introductie even afwachten en daarna kunnen we kijken of we zo'n overzicht kunnen maken. Maar je moet dus eerst weten welke winst er eigenlijk al in het materieel zit, om ook nog te kunnen weten wat additionele investeringen opleveren. De quickscan supersnel treinverkeer is uitgevoerd op basis van een motie. De mate van kansrijkheid hangt samen met de volwassenheid van de technologie. Maar als we het hebben het over internationale treinen – want je bent met zo'n supersnelle technologische trein heel snel Nederland uit – dan gaat het natuurlijk ook om de bereidheid aan meerdere kanten van de grens om daarin te investeren. Eigenlijk is op dit moment de optimalisatie van de hsl de meest logische route om op door te werken. Daar kijken we dus ook naar.

Dan internationaal spoor in relatie tot de Green Deal; het kwam al eventjes langs. De Minister refereerde er al even vriendelijk aan dat op 4 juni 27 Europese landen het Nederlandse initiatief hebben gesteund om samen te werken aan een verdere verbetering van het internationale spoorvervoer. Dat was echt een heel fijne steun. De inzet is om samen met deze landen, de Europese Commissie en sectorpartijen, mede in het kader van de Green Deal, te werken aan een Europese spooragenda ter bevordering van het internationaal spoor, dus ook voor personenvervoer.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Daarmee zijn wij aan het einde gekomen van het blokje overige.

Dan gaan we de tweede termijn in. We klokken eerst even op 1,5 minuut. Ik ben niet te streng. Meneer Van Aalst, gaat uw gang.

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

Voorzitter, ik denk niet dat ik die nodig heb. Ik had al in eerste termijn een VAO aangekondigd, al is dat ongebruikelijk. Bij dezen nogmaals. Ik heb inmiddels begrepen dat ze in Overijssel op de banken staan omdat de Minister mogelijk deze zomer verblijft in Overijssel. Dat is ook een goed punt.

Verder kom ik op de E35 en Keolis in het VAO terug, want dat is gewoon onvoldoende wat ons betreft.

Eén ander puntje wil ik nog even kort onder de aandacht brengen bij de Minister. Misschien dat ze daar wat op kan vinden. Ze liet al wat innovatieve en creatieve dingen zien over ruimte bieden voor de aanleg van asfalt. Nu weet ik dat er wat particuliere initiatieven zijn in de markt van snelwegen bovenlangs, bijvoorbeeld, maar die lopen nog tegen uitvoe-

ringsproblemen aan. Kan de Minister nog heel even kort schetsen of zij voor die mensen wat kan betekenen, om dat soort projecten, die uit de markt komen en geen belastinggeld kosten, toch op gang te helpen brengen?

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Dijkstra.

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

Dank aan de beide bewindspersonen voor alle vragen en antwoorden.

Altijd nuttig.

Ik roep de Minister en de Staatssecretaris op om te blijven beuken op LNV-deuren om ervoor te zorgen dat die stikstofproblematiek ons niet verder vertraagt, want daar heeft niemand wat aan, zeker het milieu niet. Om ons land in beweging te houden, zijn investeringen nodig en het is ook een gezamenlijke opgave voor overheden en de sector. We zijn maar een klein landje en in ons ideaal bereik je de grenzen van Nederland binnen twee uur, op welke manier je dat dan ook wilt doen. Het lijkt mij goed dat de bewindspersonen bezig zijn om die slag ook te maken. Het is logisch dat het internationale aspect wordt toegevoegd aan die verkeersanalyses.

Ik hoop dat ik de toezegging kan krijgen dat ruim voor de verkiezingen het grote overzicht komt van keuzes voor een nieuw kabinet. Wat is allemaal nodig voor die projecten en voor dat onderhoud en al die investeringen om te voorkomen dat we vastlopen?

Ten slotte nog één vraag aan de Staatssecretaris. Die had ik laten liggen.

Ik zou graag meer willen horen over de ontwikkelingen omtrent de oude lijn Leiden-Dordrecht en de inpasbaarheid daarvan bij Dordrecht Leerpark, en ook in relatie met de lightrail, want volgens mij is dat eenzelfde tracéachtig gebeuren. Misschien dat de Staatssecretaris daar nog iets over kan zeggen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Goede laatste vraag van de heer Dijkstra. Daar wil ik mij bij aansluiten.

Ik heb het CE Delft-rapport aangehaald, met het verzoek om voorrang voor ov en fiets, waar dat effect heeft uiteraard, met het Mobiliteitsfonds.

Ik ben ook blij om te horen dat duurzaamheid ook een rol gaat spelen in het Mobiliteitsfonds. Dan denk ik dat er inderdaad meer geld naar het fietspad en naar het ov kan gaan. Daar ben ik blij mee. Ik heb wel specifiek gevraagd naar de maximumsnelheid op fietspaden. Ik weet niet of ik het antwoord heb gemist, maar volgens mij heb ik daar niets over gehoord. Kan er een blik geworpen worden op waar de ANWB gisteren mee kwam? Over Heerlen-Aken heb ik een aantal dingen gezegd tegen de Staatssecretaris. Laten we vooral snel meenemen wat er nu ligt en snel doorpakken waar dat kan.

Over de Lelylijn: het onderzoek komt in het najaar, werd er gesteld, maar ik wil dit ook wel koppelen aan het investeringsfonds waar al heel lang over gesproken wordt. Komt die? Zo ja, wanneer? Er zou een groot deel richting infra kunnen gaan. De Lelylijn biedt mogelijkheden voor wonen, werken en meer mobiliteit, dus laten we vooral in een breed kader kijken wat dat oplevert.

Tot slot vind ik de redenering van de Minister inzake de commissies-Remkes en -Hordijk echt stuitend. Je kunt die niet twee kanten op lezen. Het zijn heel duidelijke rapporten, die zeggen: niet alles kan overal. Hordijk bekritiseert ook echt de systematiek eronder. Nu dat op tafel ligt, kun je niet nu al zeggen: wij gaan lekker door met zeven MIRT-projecten. Dat kan

gewoon niet. Kom met een kabinetsreactie. Laten we daar een debat over voeren. Laten we ervoor zorgen dat projecten in ieder geval niet weer gaan stranden bij de Raad van State of bij de rechter, en dat we weloverwogen keuzes maken, ook voor het milieu. Dat zou de juiste volgorde zijn en ik hoop echt dat de Minister dat ook erkent en ook zo gaat aanpakken.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Ik wil toch beginnen over stikstof. Ik volg de Minister echt volslagen niet als zij zegt: Hordijk en Remkes spreken elkaar tegen en we moeten nog maar eens zien wie er gelijk heeft. Volgens mij is Hordijk glashelder en zegt hij gewoon dat die afkap op 5 kilometer niet verdeigbaar is. Alle berekeningen die de Minister gedaan heeft voor die zeven MIRT-projecten zijn daarop gebaseerd, maar de 100 km/u-maatregel is op een andere manier berekend. Daarmee rekent zij zich rijk wat de winst betreft, de stikstofruimte die verdeeld kan worden. Dit is zozeer met elkaar in tegenspraak dat ik uitzie naar de kabinetsreactie. Ik zie er ook naar uit dat er gewoon een eerlijk en robuust stikstofsysteem voor het verkeer wordt ingevoerd en dat we op basis daarvan gaan kijken wat er mogelijk is. Ik hoop dat de Minister ons dan toch duidelijkheid geeft en dat dus dat tracébesluit voor die A27 er sowieso niet komt, voordat er duidelijkheid is over wat er met de commissie-Hordijk gedaan wordt, want dat kan gewoon niet. Er is immers nog geen duidelijkheid over stikstof. Over het internationaal spoor had ik nog een vraag. Ik ben blij dat dat op de kaart staat. Ik ben ook blij met het initiatief dat in Europa is genomen. Ik ben wel benieuwd wat het concrete lobbylijstje is waar Nederland mee op pad gaat om er binnen Europa, binnen de Green Deal, de handen voor op elkaar te krijgen. Wanneer kunnen wij dat als Kamer ontvangen? Ik hoop dat dit voor het volgende MIRT zal zijn. Tot slot nog een vraag die voor mij niet beantwoord is, namelijk wat we nu kunnen doen om investeringen in de fiets op korte termijn toch nog extra schwing te geven? Waar zit die ruimte? Dat is een vraag aan de Staatssecretaris.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Mevrouw Van der Graaf.

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

Dank aan de Minister en aan de Staatssecretaris voor de antwoorden. Ik ben heel blij met de eerste reactie van de Staatssecretaris op het voorstel dat ik heb neergelegd over het verbeteren van de toegankelijkheid. De Staatssecretaris weet als geen ander dat je, als je echt iets wilt veranderen, dat in de regels een plek zult moeten geven, want nu zie je dat het besluit ongelooflijk veel onduidelijkheden bevat, wat leidt tot discussie, waardoor vervoerders misschien geen maatregelen nemen. En dat heeft gewoon consequenties voor reizigers, of ze wel of niet met die bus, met die trein of met die metro kunnen. Ik hoop heel graag op een positieve reactie op alle voorstellen. Ik wil de Minister danken voor haar positieve reactie, ook op de apps rondom de verkeersveiligheid van de scholen. Ik zie echt reikhalzend uit naar de uitkomst van die gesprekken. Ik hoop dat de Minister ons daar voor de begroting over kan informeren. Dan hoop ik eigenlijk dat er een plan ligt, want de veiligheid rondom de scholen vraagt daarom. Rondom Kornwerderzand ben ik natuurlijk altijd blij als er goede ontwikkelingen zijn. Ik vraag wel of ook dit najaar tot invulling van die privaatrechtelijke overeenkomsten kan worden gekomen, zodat er gewoon snel echt concrete afspraken worden gemaakt. Hier laat ik het bij. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Mevrouw Postma.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Voorzitter, dank. Ik wil beginnen met het bedanken van de bewindspersonen, maar ook hun ondersteunende staf voor het beantwoorden van mijn 32 vragen. Mijn hele bingokaart is vol. Het is het mooiste debat van het jaar, werd al gezegd, en ik denk dat we er met z'n allen veel plezier aan hebben beleefd. Ik wil een paar punten er nog uitlichten. Geen 32, wel wat minder.

Dank voor de toezeggingen en de acties die er gaan komen om een einde te maken aan het op kantoor zitten van negen tot vijf. Mijn fractie zal gaan volgen wat daar uitkomt. Daar zijn wij heel enthousiast over.

Ik ben ook blij om te horen dat er gekeken wordt of de verkeersveiligheid meegenomen kan worden in de nieuwe NMCA. Ik ben ook blij dat er gekeken wordt naar manieren om toerismestromen te bekijken en dat eenzijdige spitsfiles worden meegenomen in de regionale projecten die onder die NMCA liggen.

Ik had nog een vraag aan de Staatssecretaris, of eigenlijk wil ik graag een toezegging over de lijn Randstad-Eindhoven-Heerlen-Aken. Mijn fractie hecht er toch echt aan dat deze in 2025 gaat rijden met een intercity, dus ik zie graag een toezegging dat dat gaat gebeuren.

Mijn laatste punt gaat over de matrixborden. Daar hebben we in september een proef mee. Ik ben blij dat de Minister heeft toegezegd dat ze gaat kijken of het mogelijk is om de borden al eerder dan 2027 te vervangen, dat zij daar een berekening voor gaat maken en dat zij die dan ook aan de Kamer gaat sturen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Mevrouw Van Esch.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Nog vier korte punten. Hartelijk dank ook voor de beantwoording.

Ik wil de Minister over de N35 even meegeven dat wij haar misschien juist een steuntje in de rug willen geven voor het níét verbreden van die N35. We horen ook positieve verhalen uit Overijssel van mensen die zeggen dat ze juist heel erg blij zijn dat die N35 niet wordt verbreed. Wij horen ook van voldoende alternatieven die daar mogelijk zijn, dus ik vind dat wel fijn. Ik zie de heel verbaasde ogen van de heer Van Aalst aan mijn rechterkant. Ik heb gehoord van voldoende alternatieven daar, die zeker ook de verkeersveiligheid zouden verbeteren. Ik vind het ook belangrijk dat, als er een gesprek met de gedeputeerde van Overijssel wordt gevoerd, er wel degelijk ook wordt gekeken naar de mogelijkheden die er liggen om níét te verbreden, want volgens mij zijn die er gewoon. Tot zover de N35.

Dan toch nog even stikstof. Ik verbaas mij daarover, want volgens mij moeten we misschien in de zomervakantie een cursus stikstof aan de Minister aanbieden, want stikstof slaat juist vooral uit na 5 kilometer. Als je dus op die manier je wegen gaat verbreden en dat zo berekent, dan krijg je interessante stikstofrekentrucs. Die zijn er dan dus eenmaal. Ik blijf me verbazen dat er gedacht wordt dat men wel even zeven MIRT-projecten kan doordrukken als men op die manier rekt. Zo kun je dus absoluut niet je stikstofberekening doen. Volgens mij gaan we gewoon weer richting Raad van State en worden deze plannen weer keihard onderuitgehaald. Ik had liever gehad dat we dat konden voorkomen, maar ik heb er een hard hoofd in en zie zo de Raad van State weer tegemoet. Dan nog heel kort over die autodata. Ik vind het op zich fijn dat u zegt dat u het in de gaten gaat houden, maar ik wil toch wel net iets meer weten over hoe u dan die fabrikanten eraan gaat houden dat ze niet de data

zomaar met anderen gaan delen. Hoe krijgen we er dan zekerheid over dat die burgers precies kunnen gaan bepalen welke informatie ze delen? In de gaten houden voelt leuk, maar als het op privacy aankomt, wil ik nog wel iets concretere stappen over hoe we dat dan gaan doen. Ik bedoel ik vind verkeersveiligheid goed klinken, maar voor je het weet zijn er data gedeeld voor heel andere doeleinden dan de verkeersveiligheid. En dan vind ik het echt veel te ver gaan en zou ik daar absoluut niet voor willen gaan.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

En dan eindig ik. Ja hoor; helemaal goed.

De **voorzitter**:

Ja, want ik had u al wat uitloop gegeven. Ik miste net even een interruptie die ik nog wilde toekennen. Ik dacht aan mevrouw Van der Graaf.

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

Nee, niet aan mij.

De **voorzitter**:

Nee?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik was het, aan mevrouw Postma.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger was het? Neem me niet kwalijk. U ziet net niet in de zichtlijn. Mevrouw Kröger, gaat uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het blijft lastig. Ik was heel erg benieuwd hoe het CDA, toch een partij die – hoe zeg je dat? – zich veel zorgen maakt over de boeren, de landbouw en de stikstofproblematiek, ernaar kijkt dat wij voor het verkeer een systeem hebben, waarbij we eigenlijk het gros van de emissies van verkeer niet meenemen.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Dat zie ik toch anders. Als wij kijken naar het verkeer en naar wat de uitstoot is, dan zijn wij ook bezig te kijken hoe dat verkeer duurzamer kan. Tegelijkertijd zie ik ook gebeuren dat we de snelheid hebben teruggeschoefd naar 100 km/u, waarbij een auto eigenlijk optimaal functioneert en de optimale uitstoot heeft qua brandstof. Volgens mij erkennen we dat. Mijn collega heeft vandaag ook bij de Green Deal een voorstel ingediend, waarbij we gaan kijken naar just-in-time sailing in de scheepvaart. Als je kijkt wat voor uitstoot daar eigenlijk uitkomt, denk ik dat dát veel effectiever is en dat dat een veel grotere oplossing gaat brengen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Aanvullend nog, mevrouw Kröger?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dat is een prachtig antwoord, alleen niet op mijn vraag. De vraag was of voor een nieuw MIRT-project dus maar de uitstoot wordt meegerekend die tot 5 kilometer neerslaat. Naar vijf tot zes keer die uitstoot wordt dus überhaupt niet gekeken. Dat geldt natuurlijk niet voor een boerenbedrijf. Hoe kijkt het CDA naar die toch heel andere manier van berekenen van twee projecten?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Kijk, nou begin ik de vraag te begrijpen. Als je kijkt naar die uitstoot, dan zie je ook bij de landbouw dat het heel belangrijk is om goed te meten en op de juiste punten te meten. Dat is iets waarmee wij in deze discussie met z'n alleen bezig zijn. Wat is die modelmatigheid en wanneer ben je echt gewoon aan het meten? Volgens mij is dat de stap die we met z'n allen aan het maken zijn. Hoe meet je het precies waar het neerdaalt? Als ik dan kijk naar de landbouw, dan zie je dat die meetpunten ook niet allemaal kloppen en dat we daar heel goed naar moeten kijken.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Ook op dit punt. Vindt het CDA nou dat alle uitstoot gewoon meegenomen moet worden in die berekening, ja of nee?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Het CDA vindt dat je goed moet kijken naar die metingen. Ik wil eerst gewoon eens weten wat daar dan precies uit gaat komen. Jullie theorie is: na 5 kilometer daalt er meer neer. Nou, dan moeten we daar eerst naar gaan kijken.

De **voorzitter**:

U keek richting mevrouw Kröger, maar het was de heer Laçin die de vraag stelde.

De heer **Laçin** (SP):

Ik vind het een hele rare redenering: «We gaan eerst de berekeningen bekijken. We gaan het eerst zien. We gaan het meten.» Het punt is als volgt. Ik vind het goed dat we naar de systematiek gaan kijken. Ik vind ook dat we de metingen goed moeten doen, maar de hamvraag is: vinden wij ook voor wegen dat alle uitstoot gewoon meegenomen moet worden in die berekening? Dat is volgens mij een heel simpele vraag.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Volgens mij hebben wij gewoon afgesproken dat wij de snelheidsreductie van 130 km/u naar 100 km/u meenemen in de zeven MIRT-projecten en dat je ze op die manier compenseert. Dat lijkt mij eigenlijk vrij duidelijk.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Schonis.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u, voorzitter. Ik was inderdaad degene die aan het begin van het debat zei: dit is het leukste debat van het jaar. Dat blijkt ook wel. Het is nu 16.40 uur, maar de tijd is echt voorbijgevlogen.

De heer **Laçin** (SP):

Daar ben ik het absoluut niet mee eens: dit is niet het leukste debat van het jaar.

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat we er na afloop over gaan stemmen. Gaat u verder, meneer Schonis.

De heer **Schonis** (D66):

Voorzitter. Ik heb nog twee vragen. De eerste gaat over de A20 bij Gouda. De Minister zei net dat zij niks uitsluit, maar ik heb gewoon heel concreet gevraagd: gaat u nu in overleg met de regio en de gemeente Gouda om

warmtewinning uit asfalt mogelijk te maken op dat stuk bij de A20, zodat de nieuwe woonwijk Westergouwe op die manier van warmte voorzien kan worden? Dat is een heel concrete vraag over een heel concreet project. Dat is mijn eerste vraag.

Mijn tweede vraag gaat over de Lelylijn. De Staatssecretaris zegt dat dit najaar een onderzoek naar de Kamer komt voor het BO MIRT, maar ik heb begrepen dat Studio Bereikbaar de afgelopen maand al een onderzoek over de Lelylijn heeft uitgebracht, waarschijnlijk voor de drie provincies. Dat kan een ander onderzoek zijn. Ik vraag daarom even de bevestiging: hebben we het over hetzelfde onderzoek, of is dit een ander soort onderzoek?

De voorzitter:

Dank u wel. Ik schors de vergadering voor enkele ogenblikken, zodat de beantwoording kan worden voorbereid. Ik denk dat we tegen 16.45 uur weer beginnen. Ik schors de vergadering dus voor ongeveer vijf minuten.

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

Twee minuten is voldoende, hoor.

De voorzitter:

Dan schors ik slechts voor enkele ogenblikken. Laten we hier dus gewoon blijven zitten, tenzij u denkt dat de handen nog even gewassen moeten worden.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik heb zelden zo'n korte schorsing meegemaakt, maar ik hoor net dat de beide bewindspersonen al klaar zijn voor de beantwoording. Ik stel dus voor om te beginnen met de beantwoording in tweede termijn. Het woord is aan de Minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dank u wel, voorzitter. Er is nog toegevoegd dat er in deze Kamer toch nogal verschillend gedacht wordt over de N35. Daar neem ik nota van. De heer Van Aalst vraagt nog naar de snelwegen bovenlangs. Dan hebben we het bijvoorbeeld over de snelweg op poten. Zijn daar ook mogelijkheden voor? Wanneer er specifiek belemmeringen zijn ten aanzien van innovatie, dus dat zij niet dezelfde kansen krijgen als de anderen, kunnen zij zich bij ons melden. Dan hoor ik graag waar de knelpunten precies zitten.

Van de VVD is er ondersteuning voor het feit dat we de internationale aspecten meenemen in de afweging. Ik denk dat de Staatssecretaris en ik daar allebei hard mee aan het werk zijn.

Gevraagd werd of de commissie nog het overzicht kan krijgen ten aanzien van instandhouding, beheer en onderhoud, vervanging en renovatie.

Komt dat ruim voor de verkiezingen? Zeker, het is echt de bedoeling dat u dit najaar de externe review krijgt, zodat dat allemaal helder en inzichtelijk is.

De heer Laçin heeft gevraagd naar de maximumsnelheid op de fiets. Daar werd van de week ook over gesproken vanuit de Mobiliteitsalliantie. Ik kan daar niet even een-twee-drie een antwoord op geven in de zin van wel of niet. U weet dat er een onderzoek loopt naar allerlei voertuigen, hun plek op de weg en naar de combinatie van mens, omgeving en techniek. Daar is snelheid een onderdeel van. In dat kader wil ik die afwegingen graag meenemen. En dan loopt er natuurlijk ook nog het bijna afgeronde onderzoek van SWOV naar de helmplicht voor de snorfiets, waar dit soort aspecten rondom snelheid in zitten. Ik kan daar nu dus geen eenduidig antwoord op geven, maar dat nemen we mee in de vervolgtrajecten.

De **voorzitter**:

Een korte interruptie van de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb in verband met het onderzoek dat nu loopt naar de light electric vehicles, ook vaak gepraat over bijvoorbeeld de elektrische step. Ik zag in een tweet van het ministerie dat er medio 2020 een outline komt daarvoor. Ik was benieuwd of de Minister dat weet. En, zo ja, wanneer komt die dan ongeveer? Ik zit daar wel op te wachten, moet ik zeggen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Wij komen natuurlijk met de aanbevelingen vanuit het OVV-rapport. Dat zal inderdaad medio dit jaar moeten gebeuren. We hebben wel enige ruimte gekregen van de OVV, omdat iedereen wat vertraging heeft opgelopen in verband met corona. We doen dus ons best om dat zo snel mogelijk te doen, maar ik kan niet precies een maand plakken op wanneer we dat gaan doen.

De **voorzitter**:

Ik heb ook nog een kleine interruptie van mevrouw Postma. Dat moet nog heel even tussendoor.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ik hoorde over een onderzoek naar de snorfietshelm, waar we natuurlijk al een tijdje op wachten. Ik hoor dat dit onderzoek opeens gekoppeld wordt aan een ander onderzoek. Ik hoop wel dat dit onderzoek heel snel naar de Kamer komt en niet ook eens ergens anders vertraagd wordt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Daar hoeft mevrouw Postma geen zorgen over te hebben. Maar wat we in dat traject leren over de snelheid en de plek op de weg, willen we natuurlijk graag gebruiken bij dit soort afwegingen. Want dit speelde natuurlijk juist een belangrijke rol bij de keuze van de Kamer om een helmplicht in te willen voeren.

Dan kom ik op de kabinetsreactie op de zeven MIRT-projecten. Wat kan ik daar nog over zeggen? Voor wat betreft de cursus stikstof zal ik zeker niet willen beweren dat ik een stikstofexpert ben, maar inmiddels ben ik redelijk goed ingevoerd. Ik zie ook de staatjes nog voor me waarop je ziet dat de uitstoot van het vervoer echt niet lineair is. De grootste hoeveelheid slaat echt neer binnen de eerste 5 kilometer en daarna is het niet meer significant. Maar laten we dat vooral overlaten aan de experts. Die zitten in ons geval vooral bij het Ministerie van Landbouw, maar ook bijvoorbeeld bij het RIVM. Dat heeft aangegeven dat het systeem voldoet en dat het hele luchtkwaliteitssysteem hier ook aan gekoppeld is. Dat gaan we allemaal netjes analyseren. Na de zomer krijgt u daar een brief over. Ik heb al gezegd dat wij er natuurlijk ook niet erop voorsorteren dat projecten gaan sneuvelen bij de Raad van State. Wij zijn daar dus zeer zorgvuldig mee.

Dan de apps van de scholen.

De **voorzitter**:

Er is een interruptie van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik had heel concreet gesteld dat wij geen tracébesluit voorgelegd willen krijgen voordat er duidelijkheid is over hoe er wordt omgegaan met de commissie-Hordijk en het hele stikstofvraagstuk.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Daar heb ik al antwoord op gegeven. Wij gaan binnen de huidige wet- en regelgeving natuurlijk alle stappen zetten die we kunnen zetten. Als daar een Raad van State-stap in zit, dan gaan we die uiteraard niet nemen als we denken dat daaruit geen goede uitkomst komt. Maar we gaan gewoon binnen de geldende wet- en regelgeving door. Dan de apps voor de...

De voorzitter:

Ik zie mevrouw Kröger nog even aan de microfoon.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dit gaat erover of wij als Kamer een tracébesluit krijgen voorgelegd voordat er duidelijkheid is over hoe er omgegaan wordt met de commissie-Hordijk. Die heeft expliciet heel veel gezegd over hoe er omgegaan moet worden met de stikstofuitstoot van verkeer. De Minister heeft het nu over een Raad van State-stap. Maar ik heb het gewoon over het volgende: ik wil dat de Minister ons geen tracébesluit gaat sturen, voorleggen, inclusief de hele MER, voordat er duidelijkheid is over hoe er met de commissie-Hordijk wordt omgegaan.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daarvan zeg ik dat we gewoon de huidige systematiek, zoals we die volgen, hier ook aanhouden. U krijgt zo snel mogelijk na de zomer een brief over hoe wij met de rapporten van Remkes en Hordijk om zullen gaan. Maar in de tussentijd werken we natuurlijk wel gewoon door.

De voorzitter:

Ik zie dat dit weer tot een interruptie leidt. De beantwoording was trouwens vrij helder volgens mij.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Ik ben wel gewoon benieuwd met welk huidig stikstofbeleid die zeven MIRT-projecten dan worden doorgezet. Want volgens mij is het stikstofbeleid nog niet zo helder. Ik ben wel benieuwd met welk huidig beleid wat betreft stikstof u dan doorgaat.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is de bekende systematiek met de 5 kilometer et cetera. Dat is logisch, want dat is het huidige wetgevende kader. Ik zou niet weten hoe we iets anders moeten toepassen dan de huidige wet- en regelgeving. We gaan natuurlijk echt niet tot het eind van het jaar wachten met een reactie op Hordijk en Remkes. Het kabinet werkt daar hard aan en probeert zo snel mogelijk een beslissing daarover te nemen.

Dan nu toch echt wel de apps en de scholen. Mevrouw Van der Graaf vraagt om daar voor de begroting over te worden geïnformeerd. Ik zeg graag toe dat we dat zullen doen, liefst natuurlijk zo concreet mogelijk. Ik ga kijken hoever we op dat vlak kunnen komen.

Zij heeft ook gevraagd om zo snel mogelijk een invulling te kunnen geven aan privaatrechtelijke overeenkomsten voor het Kornwerderzand. Alle partijen zijn zeer gemotiveerd om daar zo snel mogelijk invulling aan te kunnen geven. Ik hoop dat we daar bij de volgende MIRT-ronde duidelijkheid over hebben. Daar wordt in ieder geval hard aan gewerkt.

Mevrouw Postma is blij dat we van de nine-to-five doctrine afstappen. Wij zijn er samen keihard mee bezig om dat invulling te geven. De verkeersveiligheid dienen, NMCA, regionaal en internationaal afwegen, eenzijdige spits: daar wordt allemaal aan gewerkt, waarbij het een overigens makkelijker is dan het ander. Duurzaamheid nemen we ook mee. Dat is natuurlijk een veel breder onderwerp dat veel ingewikkelder is om te verwerken dan verkeersveiligheid. Maar aan alles wordt gewerkt.

Ik heb u ook al toegezegd zo snel mogelijk duidelijkheid te geven over de vervanging van de borden voor 2027.

Hoe gaan de fabrikanten om met de autodata? Het maakt natuurlijk verschil uit waar je die voor beschikbaar stelt. De reden waarom de autofabrikanten over de streep getrokken konden worden om dat te delen, was precies dat ze op verkeersveiligheid niet willen concurreren. Ik begrijp uw behoefte. Wij informeren de Kamer periodiek over de ontwikkelingen van smart mobility en de datataskforce. Dat bespreken we ook altijd bij de BO's MIRT. Ik stel me dus voor dat we daar deze keer, in de volgende ronde van BO MIRT, wat uitgebreider bij stilstaan. Dan zullen we u ook verslag uitbrengen van waar we dan staan met de krachtenbundeling van de datataskforce en de smart mobility, en wat we daar samen met de regionale overheden en de industrie doen.

Tot slot. De heer Schonis had het over de A20 bij Gouda. Hij zegt dat hij dit steviger wil hebben en vraagt mij om in overleg te gaan om dat mogelijk te maken. Wij zitten daar neutraal in. We gaan dus kijken of het kan. Het is niet dat wij nou zeggen: dit moet en zal daar gebeuren. Maar Rijkswaterstaat gaat open kijken of het kan. En als het kan, zullen we daar natuurlijk niet voor gaan liggen. Ik noemde ook al het voorbeeld van de Solar Highway bij Uden. Wij staan in principe open voor al dit soort projecten, maar het moet natuurlijk wel redelijk zijn en kosteneffectief kunnen. Dat begrijpt u.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is een interruptie van de heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

In ieder geval dank voor het antwoord. Ik sla toch nog even aan op het punt stikstof. Ik heb namelijk gevraagd, ook voor dit overleg, om een overzicht van alle MIRT-projecten met de stand van zaken in relatie tot stikstof. De vorige keer heeft de Minister gezegd dat dat wisselt per project en per stadium waar je in zit. Dat is op zich een logisch antwoord, maar in de brief die voor vandaag geagendeerd staat, zegt zij dat het niet gelukt is, dat ze op z'n vroegst 1 juli wat meer overzicht kan krijgen en dat wij in elk geval voor de volgende MIRT-ronde in het najaar een meer gedegen overzicht krijgen. Ik zie de Minister knikken, dus dit herkent zij. Nogmaals, het wisselt per project en het hangt af van de mate waarin een project al dan niet vertraagd is, maar ik denk dat de vraag van mevrouw Kröger van net wel gerechtvaardigd is. Kunnen we echt vóór het MIRT-overleg van dit najaar een overzicht krijgen met budgetconsequenties en dat soort dingen, want dit raakt ook gewoon ons budgetrecht als Kamer. Als een project drie keer over de kop moet gaan vanwege stikstof of wellicht andere toestanden, dan hebben we een andere discussie met elkaar en hebben we een andere afweging te maken. Dus wat kunnen we dit najaar verwachten?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

In het kader van verwachtingenmanagement: we gaan u natuurlijk voor de volgende MIRT-ronde weer zo goed mogelijk informeren over waar we dan bij de MIRT-projecten staan. Zal ik dan bij alle MIRT-projecten – het zijn er meer dan 300 – precies weten hoe het qua stikstof gaat? Nee, dat kan ik u nu al zeggen. Waar het tot echt significante budgettaire consequenties gaat leiden, zullen we de Kamer daar uiteraard over informeren. Dan gaat u er natuurlijk zelf over of u wilt zeggen: als een project drie keer zo duur wordt, dan wil ik het niet meer. Aan het budgetrecht willen we zeker niet komen. Maar ik heb u er al eerder over geïnformeerd dat de impact bij sommige projecten misschien reuze meevalt. Er zijn projecten waarbij het echt alleen maar om de aanlegfase gaat. Dat geldt bij de waterveiligheid bijvoorbeeld. Bij veel van zulke projecten is het helemaal niet problematisch, ook niet bij nieuwe aanleg. Maar er zijn ook projecten

waarbij het om prioritaire habitats gaat. Daarvan heb ik al aangegeven dat we langs Brussel zullen moeten. Daarom staan die ook in de categorie «mogelijk drie tot vijf jaar vertraging». Dat zullen bij uitstek de projecten zijn waarvan ik in het najaar nog niet kan aangeven hoe het precies gaat uitwerken. Maar u hoeft niet te twijfelen of uw budgetrecht in gevaar komt. We zullen u echt de laatste stand van zaken van de projecten meegeven bij het volgende MIRT omdat dat ook het moment is van de investeringsbeslissing.

De heer **Schonis** (D66):

Ik ben blij met dit antwoord. Nogmaals, ik heb er alle begrip voor dat je dit niet voor alle projecten tot twee cijfers achter de komma uitrekt. Ik wil wel even een kanttekening maken. Het gaat niet alleen om het budgetrecht, maar ook om de constatering dat nut en noodzaak en een andere afweging daarin wel degelijk in beeld komen als dingen drie tot vijf jaar gaan uitlopen. Die kanttekening wil ik wel kunnen maken, want als een project dat we voor 2020 hadden voorzien, uitloopt naar 2025 of zelfs 2030, dan heb je toch een ander plaatje met elkaar te maken.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Die mogelijkheid heeft de Kamer natuurlijk altijd. U kunt bij iedere MIRT-ronde van projecten zeggen dat u ze niet doet en dat u de stekker eruit trekt, zelfs al staan ze bijna voor de uitvoering. Dat is ook precies waar de Staatssecretaris en ik nu naar kijken. Als je ziet dat projecten gekoppeld zijn aan investeringsverwachtingen in een bepaald jaar die gaan doorschuiven, dan willen wij geen gat laten vallen, ook niet in de aanbestedingskalender voor de bouw. Dan bekijken we of we dat gat kunnen vullen met beheer en onderhoud, vervanging en renovatie als dat wel zou kunnen. Dat is een ingewikkelde puzzel. Die proberen we natuurlijk van jaar tot jaar zo goed mogelijk te leggen om ervoor te zorgen dat we de onderuitputting van de financiële middelen zo veel mogelijk proberen tegen te gaan.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dank de Staatssecretaris.

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

Dank u wel, voorzitter. De heer Van Aalst heeft aangekondigd dat wij elkaar zien in het VAO. Dat gaan we dan doen.

De heer Dijkstra vroeg om ervoor te zorgen dat alle cijfers op tijd inzichtelijk zijn, zodat ook een volgend kabinet de afwegingen goed kan maken. Daar is de Minister op ingegaan.

Dan de oude lijnen en speciaal een station Dordrecht Leerpark. In het BO MIRT hebben we de adaptieve ontwikkelstrategie vastgesteld en komend jaar gaan we met de regio een uitwerking maken van de mogelijke schaa sprong op de oude lijn, dus tussen Leiden en Dordrecht. De inpasbaarheid op het netwerk en de potentie van Dordrecht Leerpark worden daarin ook meegenomen. In de context van het groeifonds worden we, zoals de Minister al heeft gezegd, in het najaar geïnformeerd. Daarbij is infrastructuur een belangrijk aandachtspunt. Dan bekijken we natuurlijk ook wat interessante projecten zijn die daar eventueel voor in aanmerking zouden kunnen komen. Het is natuurlijk altijd op basis van een businesscase. Dat is ook het antwoord op de vraag van de heer Laçin over de Lelylijn. De businesscase is altijd de basis natuurlijk, daarna de criteria van het groeifonds.

Mevrouw Kröger sprak over het lijstje voor Brussel. Laten we kijken of we richting het najaar duidelijkheid hebben. Een «lijstje» klinkt alsof je heel veel projecten daarop zou willen zetten, maar je moet er zelf natuurlijk ook altijd geld in kunnen steken. Dan komen we op de discussie terug die we net hadden. We hebben nu een budget. We zullen met elkaar steeds de

afweging moeten maken wat we besteden aan versterking van de binnenlandse infrastructuur, bijvoorbeeld de versterking van de verbindingen naar de landsdelen, of aan de opwaardering van de hsl, aan toegankelijkheid, aan internationale verbindingen of aan het stedelijk ov. Er zijn terecht heel veel wensen voor het openbaar vervoer, maar we zullen steeds met elkaar de afweging moeten maken waar we voor gaan, ook in het internationale. Het zou mooi zijn als we bij het BO MIRT in het najaar ook wat meer kunnen spreken over onze inzet richting het volgende jaar in Brussel voor het internationale spoor. Nogmaals, ik vind dat ik ook met mijn collega's over de grens gezamenlijk in op moet kunnen trekken. Die gesprekken lopen ook.

Dan de investeringen in de fiets. Waar kan dat nog meer? Dat kan langs twee lijnen, denk ik. Aan de ene kant heb je de verkeersveiligheid, zoals de Minister al heeft aangegeven. Dan gaat het om de fietspaden en om de capaciteit van de fiets te kunnen ontvangen, te versterken en dat ook veilig te kunnen doen. Aan de andere kant zijn er de investeringen vanuit het Klimaatakkoord in fietsparkeren. Dat zijn natuurlijk allemaal investeringen waar we mee bezig zijn. Overigens ben ik ook blij dat de fiets weer mee kan in de trein. Daar zullen we ook nog een brief over sturen. Een aantal van u refereerde daaraan. Ik heb u daar nog niet officieel per brief over geïnformeerd, maar de ov-partijen waren zo blij dat ze vonden dat ze het toch vast moesten melden, maar u krijgt het dus ook nog netjes van mij in een brief.

Mevrouw Van der Graaf zei nogmaals dat de toegankelijkheid belangrijk is. Nogmaals dank voor het actieplan.

Mevrouw Postma sprak over Heerlen-Aken. Zij vroeg om een toezegging voor 2025. Dat kan ik niet doen, want dan is het niet alleen maar een verzoek zonder dekking, maar zelfs een verzoek zonder inschatting van de benodigde dekking. Laten we dus in ieder geval zorgen dat we alles goed op een rijtje zetten. Ik hoor heel duidelijk dat u zegt dat het jaar 2025 voor u belangrijk is. Laten we dan zorgen dat we bij het in kaart brengen van de informatie ook echt duidelijk maken wat er zou kunnen in 2025. Uw angst zat 'm ook in dingen die heel erg op de lange termijn zijn. U wil graag een versterking van de verbinding tussen Heerlen en Aken rond 2025. Ik neem dat in de informatievoorziening als bijzonder aandachtspunt mee.

De voorzitter:

Ik zag eerst een interruptie van mevrouw Kröger in de zichtlijn en daarna is er nog een van mevrouw Postma.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Nog over dat internationaal spoor. Ik merk dat ik even het overzicht mis. Er komt een airrail-plan voor het eind van het jaar, toch? Ik neem aan dat daar een aantal prioriteiten in staan voor de versterking van het internationaal spoor. De Staatssecretaris zegt nu toe dat we het er bij het BO MIRT eigenlijk ook over moeten hebben. Komt er dus een soort geïntegreerd plan van de prioriteiten van Nederland op het internationaal spoor?

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

Wij informeren u altijd periodiek in een brief over de stappen die we hebben kunnen nemen rond het internationale spoor. Soms voegen we dat samen met een andere brief, soms is het een aparte brief. Maar het lijkt me goed om u met al die informatie en die updates voor het volgende BO MIRT nader te informeren. Dan houd ik nog even open welke vorm we daar precies voor kiezen, ook gezien de vraag wat praktisch is. Ik hoop dat mevrouw Kröger zich daarin kan vinden.

De voorzitter:

Dan mevrouw Postma.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Dank aan de Staatssecretaris voor het markeren van 2025. Bij die markering zien we ook graag het woord «intercity» erbij.

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

Dat zullen we ook meenemen natuurlijk. In het onderscheid tussen een intercity of een andersoortige verbinding zijn er natuurlijk allemaal keuzes te maken. Wij zullen ervoor zorgen dat wij bij het opstellen van de informatie al die opties goed in beeld hebben. Dan hebben we ook een eerlijke vergelijking en weet je ook wat je tegen elkaar afweegt.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Daarmee hebben we volgens mij...

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

Ik had nog één vraag van de heer Schonis over de verschillende onderzoeken en de Lelylijn. Het is belangrijk om die onderzoeken in samenhang te kunnen zien. Een aantal van die onderzoeken loopt. In het najaar krijgt u al die rapporten in samenhang bij elkaar.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan zijn we aan het einde gekomen van de tweede termijn en de beantwoording daarvan. We hebben in ieder geval allemaal meegekregen dat de heer Van Aalst een VAO heeft aangevraagd. Hij wist natuurlijk dat het volgende week helemaal niet druk is, dus dat moet nog voor het zomerreces. Houdt u daar maar even allemaal rekening mee. Zucht, hoor ik.

De heer **Laçin** (SP):

Nee hoor.

De **voorzitter**:

Nee? Er zijn nog veel meer VAO's, dus het wordt druk. Dit is een voorwaarschuwing. Ik noem nog even de toezeggingen.

- Voor de begrotingsbehandeling in het najaar van 2020 ontvangt de Kamer de reactie op het tienpuntenplan voor de verbetering van de toegankelijkheid van het ov. Dat is een toezegging aan mevrouw Van der Graaf.
- Voor het notaoverleg MIRT in het najaar wordt de Kamer geïnformeerd over de fietsbrug over de Lek. Dit is een toezegging aan mevrouw Kröger.
- In het najaar ontvangt de Kamer de onderhoudsopgave voor de lange termijn van Rijkswaterstaat en ProRail. Dat is waarschijnlijk een algemene toezegging voor meerderen.
- De conclusies en argumenten van het SUUNTA-rapport komen spoedig naar de Kamer. Dit is een toezegging aan de heer Laçin.
- Tijdig voor het spoororderingsdebat in september ontvangt de Kamer alle in kaart gebrachte informatie rondom materieel, kosten en baten van internationale treinverbindingen, zodat er bij dat debat over dit onderwerp kan worden gediscussieerd.
- Meer informatie over de uitvoering van de motie-Van der Graaf/Ziengs over de reistijdverkorting naar het noorden wordt dit najaar naar de Kamer gestuurd. Dat is een toezegging aan mevrouw Van der Graaf.
- Na de zomer komt de uitgebreide kabinetsreactie op de rapporten van de commissie-Hordijk en het Adviescollege Stikstofproblematiek, oftewel de commissie-Remkes.
- De Kamer wordt geïnformeerd over de mogelijkheid om de matrixborden eventueel eerder te vervangen dan in 2025. De vraag is natuurlijk wanneer. Dat staat er niet bij, maar het is in ieder geval een toezegging aan mevrouw Postma. Ik kijk even naar de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Laten we zeggen dat we dat uiterlijk kort na het reces doen. Ik weet niet helemaal zeker of het van tevoren nog lukt en in de zomer is ook ingewikkeld, dus laten we het zo formuleren.

De voorzitter:

Ze zullen nog wel niet weglopen, denk ik – de matrixborden, bedoel ik dan. Dan toezegging nummer negen.

- Voor de begrotingsbehandeling dit najaar wordt de Kamer geïnformeerd over de app voor verkeersveiligheid rondom scholen. Dat is een toezegging aan mevrouw Van der Graaf.
- De Kamer wordt voor het notaoverleg MIRT in het najaar geïnformeerd over de mogelijkheden van internationale spoorverbindingen. Dat is een toezegging aan mevrouw Kröger.

Verder verwijs ik u naar de toezeggingen die in het verslag tevoorschijn zullen komen. Ik ben daarmee aan het einde gekomen van dit algemeen overleg. Ik wens u allemaal nog een plezierige rest van de middag en avond.

Sluiting 17.02 uur.