

Vergaderjaar 2022–2023

36 200 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2023

Nr. 60

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 21 december 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 28 november 2022 overleg gevoerd met de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 september 2022 inzake MIRT Overzicht 2023 en geactualiseerde spelregels van het MIRT (Kamerstuk 36 200 A, nr. 4);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 mei 2022 inzake voortgang en ontwikkelingen bij project Afsluitdijk (Kamerstuk 35 925 A, nr. 73);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 juli 2022 inzake verkenning naar infrastructuurprojecten met een grensoverschrijdende component tussen Nederland, België en Duitsland (Kamerstuk 29 984, nr. 990);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 juli 2022 inzake voortgang ontwikkelplan assetmanagement IenW (RWS-netwerken) (Kamerstuk 35 925 A, nr. 80);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 juli 2022 inzake Nationaal Toekomstbeeld Fiets en Fietsambitie 2022–2025 (Kamerstuk 31 305, nr. 362);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 augustus 2022 inzake nadere onderbouwing tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht (Kamerstuk 35 925 A, nr. 82);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 september 2022 inzake Rapportage Rijkswegennet T1 2022 (Kamerstuk 35 925 A, nr. 83);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 september 2022 inzake procesevaluatie de toren de Lange Jaap (Kamerstuk 35 925 XII, nr. 111);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 september 2022 inzake beheersing kostenoverschrijdingen grote bouwprojecten (Kamerstuk 35 925 A, nr. 87);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 september 2022 inzake toezeggingen, gedaan tijdens het

wetgevingsoverleg Jaarverslagen Infrastructuur en Waterstaat van 23 juni 2022, over onderhoudsprojecten en informatie over voorkomen personeelstekort RWS in 2026 (Kamerstuk 35 925 A, nr. 88);

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 september 2022 inzake tegenvaller project Twentekanalen, verruiming (fase 2) (Kamerstuk 36 200 A, nr. 5);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 oktober 2022 inzake vaststelling Structuurvisie A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught (Kamerstuk 35 861, nr. 2);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 oktober 2022 inzake contourennota mobiliteitsvisie (Kamerstuk 31 305, nr. 366);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 oktober 2022 inzake evaluatie plof Middensluis Terneuzen (Kamerstuk 36 200 A, nr. 6);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 november 2022 inzake uitbreiding mogelijkheden fietsen en wandelen tijdens werkzaamheden Afsluitdijk (Kamerstuk 36 200 A, nr. 8);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 november 2022 inzake Bestuurlijke Overleggen MIRT 9, 10 en 11 november 2022, voortgang MIRT, moties en toezeggingen MIRT (Kamerstuk 36 200 A, nr. 9);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 november 2022 inzake modalshiftaanpak (Kamerstuk 34 244, nr. 3);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 november 2022 inzake antwoorden op vragen commissie over de nadere onderbouwing tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht (Kamerstuk 35 925 A, nr. 82) (Kamerstuk 36 200 A, nr. 12);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 november 2022 inzake beantwoording vragen commissie over het MIRT Overzicht 2023 en geactualiseerde spelregels van het MIRT (Kamerstuk 36 200 A, nr. 10).**

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

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Tjeerd de Groot
Griffier: Meedendorp

Aanwezig zijn dertien leden der Kamer, te weten: Alkaya, Van Ginneken, Van der Graaf, Tjeerd de Groot, De Hoop, Koerhuis, Kröger, Madlener, Minhas, Van der Molen, Van der Plas, Pouw-Verweij en Stoffer,

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

Aanvang 10.02 uur.

De voorzitter:

Goedemorgen. Ik open de vergadering. Aan de orde is het notaoverleg over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Ik las vanochtend in de NRC de benaming «de N-wegenbingo». Ik heet de Minister en de Staatssecretaris van harte welkom en natuurlijk de leden, de ambtelijke ondersteuning en de mensen op de publieke tribune, die vandaag zeer goed gevuld is. Ik heet ook de mensen welkom die dit debat thuis volgen. We hebben een spreektijdsverdeling afgesproken in de procedurevergadering. Die staat ook op de convocatie. We hanteren de begrotingsvolgorde. Ik stel voor dat de leden zes vragen per lid aan elkaar kunnen stellen. Daar zullen we het mee moeten doen. We hebben een lange dag, tot 20.00 uur vanavond, maar die tijd zullen we wel nodig hebben, denk ik. Ik geef als eerste het woord aan de heer Madlener namens de fractie van de PVV. Gaat uw gang.

De heer Madlener (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb de NRC vanmorgen niet gelezen. Dat doe ik meestal niet. Maar de «N-wegenbingo» vind ik toch een vreemde titel, want volgens mij is dat een bingo waarbij er nooit een prijs valt, als ik het zo mag omschrijven. Ik doe dit werk al een tijdje, ook het onderwerp MIRT, maar het is stilstaand water, zou ik zeggen. Voor mij is het MIRT inmiddels een soort sprookjesboek geworden waar Doornroosje haar vingers bij zou aflikken. Het kabinet is namelijk volkomen in slaap gesukkeld door de stikstofgekte en de verkeerde keuzes, met als gevolg dat alle projecten vertraging oplopen of soms helemaal niet doorgaan. Dit MIRT is dus een soort utopie, een sprookje.

Het kabinet gaat ook helemaal niets van dit MIRT afmaken, zoals het nu doorgaat. Er worden wel miljarden geïnvesteerd in het ov, maar zolang het opengrenzenbeleid van dit kabinet door blijft gaan en er niet geïnvesteerd wordt in de aanleg van nieuwe wegen, is het enige wat de inwoners van ons land zullen zien van dit MIRT de achterkant van een andere auto. De files zullen namelijk enorm toenemen, zoals we de laatste jaren ook al zagen.

Het MIRT-projectenboek bevat 43 prachtige weginfraprojecten. Daar is allemaal lang over nagedacht; de doorlooptijd van die projecten is gigantisch lang in Nederland. De red tape met alle vergunningen en procedures is enorm. Maar inmiddels zitten onze wegenbouwers zo goed als zonder werk, omdat deze regering niet in staat is om de uitvoering van deze plannen door te zetten. Dat is dus puur falend beleid. Voor de zoveelste keer: dat is volledig onnodig, als je weet dat de stikstofdepositie van wegverkeer met 19% is afgenomen en dit in de toekomst alleen maar beter wordt. De auto's worden steeds schoner en stoten minder stikstof uit. Elektrische auto's stoten helemaal geen stikstof uit. Maar de wegenaanleg staat volkomen stil. Ik vind het toch vreemd om alles on hold te zetten onder het kopje stikstof.

Tot onze verbazing wordt er niet eens gekeken naar de dalende stikstofuitstoot als gevolg van de modernisering van het wagenpark. Want als je nu begint met de aanleg van een weg, wanneer wordt die weg dan openge-

steld? Tien, vijftien jaar vanaf nu. Als de stikstofuitstoot als gevolg van de modernisering van het wagenpark doorgaat – die gaat door – dan is de stikstofuitstoot over tien, vijftien jaar veel lager en zou je dus prima nu een begin kunnen maken om die wegen aan te leggen. Dan kunnen we misschien over tien jaar wat minder files zien in Nederland, in plaats van meer.

Ik heb het MIRT dus gelezen als een soort sprookjesboek, omdat er helemaal niets gebeurt. Dat vind ik doodzonde. Wat betreft wegenbouwers moeten we niet vergeten dat Nederland fantastisch is in wegenbouw. Wij hebben ontzettend mooie wegen. We hebben heel veel vakmanschap bij al die aannemers. Ik maak me daar ook zorgen over. Als wij niks aanleggen, dan hebben die mensen niks te doen. Dan krijgen we ontslagrondes. En tegen de tijd dat we een andere regering hebben, met hopelijk de PVV erbij, is er geen personeel om wegen aan te leggen. Ook in die zin is het dus niet handig om totale stilstand te hebben, zoals nu. Het aantal files stijgt. We hebben in de schriftelijke voorbereiding ook gevraagd wat er zal worden gerealiseerd en wat er de afgelopen twaalf jaar gerealiseerd is. Het antwoord is: in 2023 is de prognose dat er geen realisatieprojecten zullen worden voltooid, waardoor het areaal in lengte van het aantal kilometers rijbanen niet zal stijgen. Ik heb dat nog nooit meegemaakt, namelijk dat er echt niks, dus in een heel jaar niets wordt opgeleverd. Er is gelukkig nog wel wat werk dat uitgevoerd wordt, allemaal vanuit het verleden, dat nog niet onder de stikstofgekte valt. Maar ja, het loopt af en het staat stil.

Dus: grote somberheid als het gaat om de aanleg van wegeninfrastructuur, terwijl we die zo hard nodig hebben. Want uit de meest recente cijfers van het KiM, het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, is duidelijk geworden dat onze auto nog steeds de grootste bijdrage levert aan het aantal reizigerskilometers. In 2021 zijn er 155 miljard kilometers afgelegd, waarvan 110 miljard door een auto. Dat is 71% van het totaal. Dus ondanks dat in deze zaal altijd de hoofdrol wordt gegeven aan het ov, is dat bij de meeste mensen absoluut niet het geval. De auto is vele, vele malen belangrijker qua vervoerswaarde dan het openbaar vervoer. Als je vooral de linkse partijen hier hoort, dan lijkt dat wel andersom te zijn. 71% van alle kilometers wordt met de auto afgelegd. Dat zal niet afnemen, is de verwachting. Het neemt eerder toe. Het autobezit en autogebruik nemen toe. Dus waarom doet dit kabinet het zo slecht als het gaat om wegen aanleggen?

Dan de ontsluiting van nieuwe woonwijken. Daar word ik helemaal triest van. Je zou het volgende verwachten. Als je nieuwe woonwijken bouwt, dan ga je eerst aan de mensen die daar moeten gaan wonen vragen: wat zou je willen? Wat voor huis wil je? Wil je een vrijstaande woning, een twee-onder-een-kap, een rijtjeshuis of een appartement? Hoeveel geld heb je te besteden? Je zou zeggen dat je kijkt naar de vraag en naar hoe mensen zich dan gaan verplaatsen. Willen ze een bus of willen ze met de auto naar het werk? Maar dat gebeurt niet. Er wordt helemaal niets gevraagd aan de mensen. Er wordt eigenlijk gewoon een wil van de politiek doorgedrukt, die nu namelijk zegt: «Weet je wat? Mensen moeten die auto helemaal niet nemen. Die vinden we helemaal niet goed voor mensen. We maken woonwijken met heel weinig parkeerplaatsen en weinig ontsluiting, zodat mensen geen auto kunnen kopen.» Dan is het zoals in Amsterdam, waar je wel kan gaan wonen maar waar je je auto niet kwijt kan. Wat blijkt nu? Dat dat heel slecht is, vooral voor de lagere inkomens. Bereikbaarheid van werk is natuurlijk heel belangrijk. Voor de meeste mensen is het werk het best bereikbaar per auto. Ik maak me dus erg zorgen over die nieuwe woonwijken. Dat worden geen prettige woonwijken als dit zo doorgaat.

Er wordt ingezet op 900.000 woningen. Die moeten vooral met het ov en de fiets ontsloten worden. Dat is gewoon niet realistisch. We weten uit alle onderzoeken dat de meeste mensen gewoon afhankelijk zijn van hun auto.

Daar is niks mis mee. Die auto's worden steeds schoner, zuiniger en veiliger. De PVV is een partij die zich in wil zetten voor betaalbare mobiliteit; die wil mensen niet hun auto uit pesten. Die mobiliteit hebben we nodig om onze economie goed te kunnen draaien, maar ook om prettig te kunnen leven. Mensen willen dat. We moeten bouwen wat mensen willen, en niet wat de politiek hun dicteert.

Er stond ook een mooi stuk in de krant op 3 november – ik geloof dat het in De Telegraaf stond – met de kop: «Burger wil geen groene fratsen, maar een parkeerplek voor de deur. Politici en stedenbouwkundigen zweren erbij: gezamenlijke moestuinen en fruitbomen, autovrije zones, deelvervoer, gedwongen wandelen en fastfoodzaken verbannen.» Een enquête van bureau MarketResponse toont aan dat inwoners totaal niet op deze linkse gekkigheid zitten wachten. Ze hebben volkomen gelijk. De regering is bezig met het opleggen van een anti-auto-ideologie, terwijl ze eigenlijk zouden moeten kijken naar de behoeften van de inwoners. Maar dat gebeurt niet. Graag een reactie van deze Minister.

Ons land wordt natuurlijk steeds drukker. De grenzen staan wagenwijd open voor asielzoekers. Het wordt steeds voller en drukker in Nederland. Dat zie je ook terug op de wegen en in het ov. We willen van het kabinet weten of het de gevolgen inziet van die steeds maar toenemende overbevolking en welke acties deze regering gaat ondernemen. We hebben natuurlijk een asielstop nodig, want dit gaat zo niet langer. In de Integrale Mobiliteitsanalyse kunnen we lezen dat we al bij 2% economische groei spreken van het hoge scenario. 2% economische groei lijkt me een hele gematigde groei. Maar goed, dat noemen ze tegenwoordig hoge economische groei. Als dat uitkomt, loopt Nederland krakend vast, is de voorspelling. Het wegverkeer zal met 32% toe gaan nemen. En deze voorspelling gaat dan ook nog uit van het volledig uitvoeren van het MIRT, het MIRT-sprookjesboek, met 43 prachtige projecten die dus stilstaan. De PVV wil erop wijzen dat er nu al 8,4 miljoen auto's in Nederland rondrijden en er bijna 18 miljoen mensen in ons land wonen. Dus die asielstop is hard nodig, net als meer en bredere wegen. Maar dit kabinet doet precies het tegenovergestelde. Asielzoekers stromen ons land massaal binnen en de wegen worden niet verbreed en aangelegd. Het MIRT gaat ervan uit dat het in 2040 klaar moet zijn. We maken ons er enorme zorgen over dat dat niet gehaald wordt. Ik zie dat ik moet afronden, geloof ik.

De voorzitter:

Nou, u kunt ook een beetje tijd van uw tweede termijn gebruiken, maar u bent in ieder geval door de spreektijd voor uw eerste termijn heen.

De heer Madlener (PVV):

Oké, nou ja, mijn punt is denk ik wel gemaakt. Het is stilstaand water. Het is een treurige bedoening als je kijkt naar wat er wordt aangelegd. Wegenbouwers zitten zonder werk. Nederland loopt op dit moment helemaal vol met files. De anti-auto-ideologie viert hoogtij. Ik hoop dat er snel verkiezingen komen en er een heel nieuwe wind zal gaan waaien in Nederland.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Madlener van de PVV. Er is een vraag van de heer De Hoop van de Partij van de Arbeid.

De heer De Hoop (PvdA):

Het is niet zozeer een verrassend betoog van de PVV. We hebben dit vaker van de heer Madlener gehoord. Ik was alleen benieuwd naar het volgende. De mensen die geen auto kunnen betalen, zijn afhankelijk van het openbaar vervoer. We zagen in een recent rapport van het PBL dat met

name de mensen in de regio, op het platteland, die investering in het ov nodig hebben omdat ze bijna niet naar het ziekenhuis, hun baan of hun familie kunnen komen. Dus ik ben benieuwd: wat heeft de PVV voor hen?

De heer **Madlener** (PVV):

Wij willen natuurlijk het openbaar vervoer betaalbaar en goed houden. Je ziet het tegenovergestelde gebeuren. Ik zie het in mijn regio. Het aantal bussen neemt af. De frequentie neemt af. De NS heeft grote problemen. Het openbaar vervoer moet natuurlijk goed op orde blijven. Maar ik wil hier betogen dat door het idee dat we de auto kunnen ontmoedigen en doordat we het moeilijk en duurder maken om een auto te kunnen rijden, steeds meer mensen afhankelijk gaan worden van het ov. Het ov kan niet al die groei opvangen. Dat is onmogelijk. Dus wat we moeten doen, is ervoor zorgen dat zowel het ov als de auto bereikbaar blijven voor Nederlanders. Over het ov hebben alle partijen een inbreng. Dat moet betaalbaar blijven. Maar de auto lijkt hier echt het stiefkindje. Mensen worden daar gewoon uit gepest door hoge kosten, door files en door een gebrek aan parkeerplekken. Dat is het beleid dat hier in deze zaal hangt. Ook uw partij, de PvdA, maakt zich daar schuldig aan, vind ik. Dus u kunt wel zeggen «openbaar vervoer, openbaar vervoer», en dat ben ik met u eens, maar laten we mensen ook de auto kunnen laten betalen, want heel veel mensen kiezen daarvoor. Het kunnen betalen van het hebben van een auto wordt steeds moeilijker. Ik denk dat we ons ook daar zorgen om moeten maken. Ik roep de PvdA op om daar ook naar te kijken.

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

Mooi om te horen dat ook de PVV het openbaar vervoer wel van belang vindt. Maar als je dat openbaar vervoer dan betaalbaar wil hebben, stel ik de heer Madlener de simpele vraag: moet je dan meer of minder investeren in het openbaar vervoer?

De heer **Madlener** (PVV):

Je kunt natuurlijk meer investeren, maar met prestigeprojecten van miljarden als die lijn naar het Noorden ga je heel weinig mensen helpen. Dat zijn heel verliesgevende projecten. Die zijn niet rendabel. Je zou met dat geld natuurlijk veel meer mensen kunnen helpen, door bijvoorbeeld de bussen betaalbaarder te houden of de accijnzen op brandstof wat lager te houden. Maar dat gebeurt niet. Het tegenovergestelde gebeurt. Nederland loopt vol met asielzoekers en de investeringen in wegen zijn tot een dieptepunt gedaald. Dat is de realiteit.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan zijn we aan het eind van de inbreng van de PVV gekomen. Ik merk nog even op – dat had ik eerder willen zeggen – dat ik er zelf tussen 11.00 uur en 12.00 uur even uit moet. Dan zal een collega het overnemen. Maar voor het zover is, geef ik het woord aan de heer Koerhuis van de VVD. Daarna zal de heer Minhas het overnemen. Gaat uw gang.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Voorzitter. Vandaag hebben we het debat over het meerjarenprogramma voor onze infrastructuur, ruimte en transport: het MIRT-debat. Het debat valt altijd uiteen in de strategische afwegingen die we maken en de projecten die hieruit volgen. De integrale strategische afwegingen tussen vervoer, wonen en werken maakt het ministerie in de Integrale Mobiliteitsanalyse, de IMA. Dit programmeert het ministerie twaalf jaar vooruit. Uit de IMA komen de MIRT-projecten. Voor het bouwen van nieuwe infrastructuur wordt gekozen voor projecten waarbij de meest positieve vervoerswaarden kunnen worden gemaakt voor iedere ingezette euro. We zijn blij dat 1,25 miljard euro per jaar wordt uitgetrokken voor het

onderhouden van bestaande infrastructuur. Dit programmeert het ministerie acht jaar vooruit. Uit de IMA komen de MIRT-projecten. Bij het onderhouden van bestaande MIRT-projecten wordt ervoor gekozen projecten te onderhouden waarbij voor iedere ingezette euro de meeste negatieve vervoersbewegingen worden voorkomen. De Minister heeft een brief gestuurd waarin staat dat het ministerie dit pas vanaf 2026 gaat doen. Wat ons betreft, is dat te laat. In het debat over het begrotingsonderzoek van vorige week hebben we hier ook al uitgebreid over gesproken.

Wij zijn ook blij dat 7,5 miljard euro wordt uitgetrokken voor het aanleggen van nieuwe infrastructuur voor nieuwe woonwijken. De Minister heeft toegezegd dat hij kiest voor de MIRT-projecten waarbij voor iedere ingezette euro de meeste woningen worden gebouwd. Wij zijn hierbij zeer kritisch over de inzet van 600 miljoen euro voor de Merwedelijn, die Utrecht wil aanleggen voor de ontsluiting van woningbouw in Groot Merwede, de A12-zone en Rijnenburg, want, één, in Groot Merwede worden nu al woningen gebouwd, twee, in de A12-zone worden nog steeds bedrijven gebouwd en, drie, in Rijnenburg wil Utrecht niet bouwen. Voor welke woningbouw wil Utrecht de Merwedelijn dan aanleggen? Ik zie het niet. Mijn collega Minhas zal hier straks bij het bespreken van het ov op ingaan. Ik wil de Minister in ieder geval houden aan de afspraak uit ons coalitieakkoord dat de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A27 worden verbeterd in een pakket waarvan Rijnenburg, de ontsluitingswegen en de Merwedelijn onderdeel zijn. Ik zie nu alleen de Merwedelijn. Graag een reactie van de Minister.

De verkeersdraaischijven van Nederland zijn Amsterdam–Schiphol, Rotterdam–Den Haag, Utrecht en Eindhoven. De afgelopen jaren hebben we de doorstroming van het autoverkeer rondom Amsterdam–Schiphol en Eindhoven verbeterd en het treinverkeer rondom Rotterdam–Den Haag en Utrecht aangepakt. De komende jaren gaan we dat vice versa doen. We gaan het treinverkeer rondom Amsterdam–Schiphol en Eindhoven aanpakken en de doorstroming van het autoverkeer rondom Rotterdam–Den Haag en Utrecht verbeteren. Om de doorstroming van het treinverkeer rondom Amsterdam–Schiphol te verbeteren gaan we de Zuidasdok bouwen, waarbij de A10 Ring Zuid naar twee keer zes banen kan worden verbreed. Op de Zuidasdok kunnen we het station Amsterdam-Zuid met zes sporen verbreden en we kunnen de Noord/Zuidlijn doortrekken naar Schiphol en Hoofddorp. Naast de Noord/Zuidlijn gaan we de Ringlijn doortrekken van Isolatorweg naar Hemweg. Dit is belangrijk voor de nieuwe woonwijk Amsterdam Haven-Stad.

De Amsterdamse haven is echter van nationaal belang en er moet wel ruimte zijn voor havenbedrijven. Een extra havenbekken in de Houtrakpolder kan hiervoor een oplossing zijn. Ik ben blij dat de Minister dit heeft opgenomen in de MIRT-afspraken. Wat is hierbij de planning?

Om de doorstroming van het autoverkeer rondom Rotterdam–Den Haag te verbeteren, gaan we de A16 doortrekken naar de A13, de Blankenburg-tunnel aanleggen, de Van Brienenoordbrug aanpakken en parallel hieraan de derde stadsbrug van Rotterdam bouwen. Graag hoor ik de stand van zaken.

Ik hoor dat in Rotterdam wordt gediscussieerd over de vraag of auto's op de derde stadsbrug mogen rijden. Graag hoor ik de bevestiging dat auto's op deze brug mogen rijden, zoals ook het geval is bij de Erasmusbrug en de Willemsbrug.

De voorzitter:

Er is een vraag van mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Over het gegoochel met getallen rond de Merwedelijn zal ik de collega van de heer Koerhuis een vraag stellen, aangezien hij ingaat op het ov.

Maar dan toch even over de Houtrakpolder. De Amsterdamse haven gaat gebouwd worden, maar erkent de VVD dat in de Amsterdamse haven nu heel veel fossiele activiteiten plaatsvinden? Het is een grote dieselhaven en het is een belangrijke fossiele doorvoerhaven. In de toekomst gaat die functionaliteit toch enorm afnemen. Erkent de VVD dat het dan echt onzinnig is om een natuurgebied op te offeren om weer extra havenfaciliteiten te creëren? Waar zijn we dan mee bezig? In hoeverre denkt de VVD dat dit past in een klimaatplan waar ook de VVD haar handtekening onder heeft gezet?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Het is jammer dat de heer Van Raan hier niet is, want wij zijn samen in de commissie een kennisthemagroep aan het opstarten voor de toekomst van onze havens, want energie blijft dit land nodig hebben. Maar inderdaad, nu komt die vooral binnen met de olie uit het Midden-Oosten. De vraag is hoe die in de toekomst binnenkomt. Voorop blijft staan dat onze havens veel banen genereren, en die banen moeten we behouden. De vraag is dus hoe we onze havens zo inrichten dat ze toekomstbestendig zijn. Ik blijf wel vinden dat daar een functie voor nodig is, want energie blijven we nodig hebben, in welke vorm dan ook. Op termijn zal dat niet meer in de vorm van olie uit het Midden-Oosten zijn, maar ja, wie weet komen er dan schepen met ammoniak of waterstof aan uit Zuid-Europa of Noord-Afrika.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Nou, ik hoor duidelijk dat de VVD een heleboel vragen heeft en eigenlijk nog geen idee heeft hoe de toekomst van die havens eruitziet. Dan lijkt het mij toch behoorlijk prematuur om daarvoor een natuurgebied op te offeren. Ik hoop toch vooral dat we eerst een plan maken waaruit blijkt hoe we die havens gaan gebruiken en welke functionaliteit je echt nodig hebt en dat we geen natuur opofferen voor een fictieve noodzaak.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik heb gezegd dat ik de banen in de havens wil behouden. Ik sta voor die havenbanen. En ik heb gezegd dat dit land energie nodig heeft, en niet alleen dit land, ook Europa. Vergeet niet dat onze havens voor een groot deel voorzien in de energie die Europa gebruikt. Dus laten we dat vooropstellen. Daarvoor is ruimte nodig. Mijn fractie heeft dan een beweging gemaakt om te zeggen dat zij achter Amsterdam Haven-Stad kan staan, maar in ruil daarvoor moet er wel plaats blijven voor de havenbedrijven. Dat zou bijvoorbeeld in de Houtrakpolder kunnen, maar het kan misschien ook ergens anders in het Noordzeekanaalgebied. Maar die ruimte zal er moeten zijn.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Ginneken van D66.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik hoorde de heer Koerhuis spreken over de derde stadsbrug in Rotterdam. Ik deel het enthousiasme over het feit dat die brug in het pakket is opgenomen, maar ik hoorde de heer Koerhuis ook heel nadrukkelijk de auto noemen. Wat ik begrijp uit Rotterdam is dat die brug essentieel is voor goede verbindingen voor ov en fiets. Mijn vraag aan de heer Koerhuis is hoe hij die drie vervoersstromen ziet samengaan. Blijft er in zijn beeld voldoende ruimte voor comfortabele fietsroutes en betrouwbaar ov?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Volgens mij kiezen de meeste mensen voor de auto, ik denk zeker de mensen in Rotterdam-Zuid. Als de mensen erin rijden, moeten zij er ook in

kunnen blijven rijden. Ik verwees al naar bijvoorbeeld de Erasmusbrug. Daar kan prima een tram tegelijkertijd met auto's overheen. Dus dat is hoe ik die derde stadsbrug voor mij zie.

De voorzitter:

Dan kunt u uw betoog vervolgen.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Om de doorstroming van het autoverkeer rondom Utrecht te verbeteren gaan we de A12 Ring Zuid, de A27 Ring Oost en de Randweg Noord aanpakken. Graag de stand van zaken.

Voorzitter. We staan voor de bereikbaarheid van heel Nederland. We zijn er voor alle mensen die snel en veilig van A naar B willen gaan, naar werk, naar familie en vrienden of op vakantie, op de manier die ze zelf kiezen, de auto, de fiets, de bus, de trein en het vliegtuig. We zijn er voor al die bedrijven en alle mensen die werken op deze bedrijven en afhankelijk zijn van een bereikbaar Nederland, rondom onze mainports, de Rotterdamse haven en Schiphol, als internationale knooppunten voor personen- en goederenvervoer, en rondom alle wegen, spoorwegen en waterwegen naar het achterland. We richten ons in dit MIRT-debat op de bereikbaarheid van de regio. Vanuit onze mainports lopen de vervoercorridors naar Duitsland en België door de regio. Die vervoercorridors zijn te zien als drie delen: noord, oost en zuid. Voor Noord-Nederland zijn de A6, de A7, de A28 en de A37, de toekomstige Lelylijn, zeehavens Groningen, de vaarweg Lemmer-Delfzijl en luchthaven Eelde belangrijk. Voor Oost-Nederland zijn de A1, de A12, de A15, de lijn Amsterdam-Berlijn, de Betuweroute en de Waal en de Rijn belangrijk. Voor Zuid-Nederland zijn de A4, de A16, de A58, de HSL-Zuid, zeehavens Zeeland, de Maas en luchthaven Maastricht-Aken belangrijk.

Voorzitter. Noord-Nederland. Ik ben blij dat we geld uittrekken voor de A6. Wat is de planning hiervan? Zoals iedereen weet, zet ik me samen met de heer Van der Molen en de heer Graus in voor luchthaven Eelde. Ik begrijp dat de luchthaven een nieuw businesspark wil bouwen voor duurzame luchtvaart en hiervoor 6,5 miljoen euro aan weginfrastructuur buiten de luchthaven nodig heeft. Hoe kijkt de Minister hiertegen aan? Zouden we dat nog dit jaar uit het MIRT-fonds kunnen doen?

Ik zet me ook in voor zeehavens Groningen. Ik heb een motie aangenomen gekregen om te kijken of we de N33 twee keer twee banen kunnen maken en de bruggen en de sluizen van de vaarweg Lemmer-Delfzijl kunnen aanpakken. Wat is de stand van zaken? Ik begrijp dat we dit nu niet uit het MIRT-fonds doen. Zouden we kunnen kijken of we dat volgend jaar kunnen doen?

Voorzitter. Oost-Nederland. Wat is de stand van zaken rond de A1, de A12 en de A15? Specifiek over de Bodegravenboog, ik begrijp niet dat de N11 bij Bodegraven slechts in één richting is verbonden met de A12. Wanneer gaan we de N11 in de andere richting ook met de A12 verbinden? Ik begrijp dat de Bodegravenboog in het relatief grote pakket voor de A12 zit, die we nu niet doen. Maar ik begrijp ook dat de Bodegravenboog een relatief klein project is. Waarom halen we de Bodegravenboog niet uit het pakket voor de A12, en zouden we dan kunnen kijken om het volgend jaar te doen?

Oost-Nederland staat bekend om de N-wegen. N-wegen zijn relatief gevaarlijke wegen, omdat er weinig kilometers van zijn maar veel dodelijke ongelukken. Het is goed dat we 200 miljoen euro uittrekken om de verkeersveiligheid op N-wegen aan te pakken, met name de nummers 1 en 2 meest gevaarlijke wegen van Nederland, de N37 en de N50. Wat is de stand van zaken?

Ik zie echter twee vergeten stukken N-wegen waarover ik eerder Kamervragen heb gesteld, de N18 door de Achterhoek en de N35 van Enschede naar Duitsland. Ik begrijp dat de N18 al voor een deel wordt aangepakt,

maar dat de Achterhoek nog 7 miljoen euro nodig heeft om de N18 helemaal aan te pakken. Hoe kijkt de Minister hiertegen aan? Zouden we deze weg nog dit jaar uit het MIRT-fonds kunnen doen? We gaan gelukkig wel de N35 van Wijthmen naar Almelo aanpakken. Wat is de stand van zaken van knooppunt Bos, van Mariënheem en van het stuk van Nijverdal naar Almelo?

Met betrekking tot de Rijn heb ik in het MIRT-debat voor de zomer al gewaarschuwd voor het stuk tussen Koblenz en Karlsruhe, waar de Rijn moet worden verdiept. Die waarschuwing is niet voor niets geweest, omdat iedereen de problemen op dit stuk Rijn in de zomer heeft gezien. Ik neem aan dat de Minister intussen onze hulp heeft aangeboden aan Duitsland om dit stuk Rijn zo snel mogelijk te verdiepen. Graag een reactie.

Voorzitter. Zuid-Nederland. Ik ben blij dat we geld uittrekken voor de A58. Wat is de planning hiervan? Zoals iedereen weet, zet ik me samen met de heer Van der Molen en de heer Graus ook in voor Luchthaven Maastricht Aachen. Ik begrijp dat de luchthaven de verkeersveiligheid wil aanpakken en hiervoor 3,5 miljoen euro aan weginfrastructuur nodig heeft. Hoe kijkt de Minister hiertegen aan? Zouden we dit ook nog dit jaar uit het MIRT-fonds kunnen doen?

Ik zet me ook voor zeehaven Zeeland. Ik ben blij dat we de sluizen en de vaarweg Gent–Terneuzen aanpakken. Wat is de stand van zaken? Ik begrijp dat Zeeland ook de spoorweg Gent–Terneuzen wil aanpakken. Hoe kijkt de Minister hiertegen aan?

Voorzitter. Ik heb een aantal vragen gesteld over extra geld naar bepaalde MIRT-projecten, maar we moeten wel dekking hebben. Ik heb even gekeken in het MIRT-fonds. In 2030 voeren we betalen naar gebruik in. Wat betekent dit voor de tol op de Blankenburgverbinding en de A15? Klopt het dat de Minister rekening heeft gehouden met tolopbrengsten in de projecten? En wat is het gevolg voor de dekking van de projecten als betalen naar gebruik wordt ingevoerd?

Tot slot, voorzitter. Vorige week hebben drie vrachtwagenchauffeurs een petitie aangeboden voor voldoende verzorgingsplaatsen langs de vervoerscorridors. Dit moeten we beter regelen. Ik ben blij dat we als commissie aan het kijken zijn naar een rondetafelgesprek.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, de heer Koerhuis. Dan de tweede helft van de inbreng van de VVD. Eerst een vraag van de SGP, de heer Stoffer. Gaat uw gang. Gaat uw gang, en dan de heer Madlener.

De heer Stoffer (SGP):

Ja, daar doen we niet zo moeilijk over, de heer Madlener en ik. De heer Koerhuis heeft zo'n beetje heel Nederland wel benoemd. Mooi. Dat moet je dan ook in een beperkt tijdsgewricht doen. Hij sprak specifiek over de N50 bij Kampen. Ik was daar een week of twee, drie geleden nog en wat mij opviel, is dat daar een hele snelle maatregel zou gaan plaatsvinden om die rijbanen voor een korte tijd fysiek te scheiden met een soort middenbarrier. Wat me opviel, is dat dat nog tot ver in 2023 lijkt te gebeuren. Is de heer Koerhuis het met mij eens dat gezien het enorme veiligheidsbelang de vraag aan de Minister gerechtvaardigd zou zijn om te kijken of dat niet nog even een aantal maanden naar voren kan? Want het is daar zo schrikbarend onveilig dat ook hulpdiensten en zo daar eigenlijk niet meer naartoe durven.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik ben het zeker eens met de heer Stoffer, vandaar ook mijn vraag over de planning van de N50, want volgens mij duurt het allemaal te lang.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik heb ook een vraag over de N-wegen, want er ligt natuurlijk een enorme kans om de infrastructuur te verbeteren in ons land als we die N-wegen goed aanpakken. Dat is soms een rijbaanscheiding maar liever nog een twee-plus-tweebaansoplossing, want met twee keer één baan en er staat een file, dan kunnen hulpdiensten er niet eens meer langs. Dat zien we bij de N57. Maar het erge is eigenlijk ... Dat is eigenlijk mijn vraag aan de heer Koerhuis, want hij heeft net een heel mooi rondje Nederland gedaan en dan denk je van: goh, er gaat veel gebeuren in Nederland. Maar het feit is dat het gewoon stilstaat. Het staat nagenoeg stil. Er is nog nooit zo weinig infrastructuur aangelegd als dit jaar. Al die jaren dat de VVD in de regering zit, is het aantal uitgevoerde projecten gewoon als één rechte lijn naar beneden gegaan, met nu als totale dieptepunt dat er niks wordt opgeleverd. Mijn vraag aan de heer Koerhuis is wat hij vindt van de prestaties van zijn eigen partij als het gaat om die vitale infrastructuur. Zouden we die N-wegen niet gigantisch snel ... Want er is nu toch geld genoeg, want er wordt toch niks aangelegd. Laten we dan die N-wegen naar voren halen en maak overal twee plus twee rijbanen van, zodat ook hulpdiensten straks er gewoon langs kunnen als het druk is.

De heer **Koerhuis** (VVD):

De heer Madlener doet het voorkomen alsof de hele infrasector stilstaat, maar ik kan me het vorige MIRT-debat nog herinneren – volgens mij was dat in juni – waarin de Minister een hele reeks projecten opnoemde waar de infrasector nu druk aan de slag is. Dus ik bestrijd zeker dat het stilstaat en ook dat er niets wordt opgeleverd. Wat ik wel eens ben met de heer Madlener is dat het wel meer mag. Daarom hebben we in het coalitieakkoord ook dat extra geld voor onderhoud en dat extra geld voor infrastructuur voor woningbouw gereserveerd. Dat geld moeten we wel gaan uitgeven, omdat we inderdaad behoefte hebben aan meer infrastructuur, al is het alleen maar – de heer Madlener stipte dat al aan – door de forse bevolkingsgroei die we hebben en de wegen en het ov, die overvol zitten.

De heer **Madlener** (PVV):

Over de bevolkingsgroei moeten we in een ander debat maar een keer spreken, want dat blijft natuurlijk onder de VVD ook maar doorgaan, met alle records die gebroken worden. Maar als het gaat om ov: er worden veel woonwijken aangelegd. Dat worden grootschalige wijken, zoals het er naar uitziet, een soort Vinex-plus. Daar wordt gekozen om allemaal verkeersluw te gaan bouwen, terwijl de mensen aangeven – er zijn onderzoeken die dat aantonen – dat ze liever een parkeerplek voor de deur willen. Wat vindt de VVD van de ontwikkeling dat die parkeernormen gigantisch naar omlaag zijn bijgeschroefd, dat er heel veel geld gaat naar openbaar vervoer, dat de fiets tegenwoordig de hoofdrol speelt in de ontsluiting en dat nog maar minder dan de helft van het geld gaat naar autowegen waarmee mensen naar hun werk moeten? Wat vindt de VVD daarvan? Dan zitten we straks met allemaal wijken waar mensen met een probleem zitten.

De heer **Koerhuis** (VVD):

De VVD vindt zeker dat er parkeerplaatsen moeten worden aangelegd rondom nieuwe woningen. Ik denk dat u dat iedere lokale fractie in iedere lokale discussie zult zien inbrengen. U refereert aan het woningbouwpakket van 6 miljard. Er lijkt inderdaad meer geld voor het ov dan voor wegen in te zitten. De derde stadsbrug in Rotterdam staat daar echter onder ov. Wat mij betreft – ik neem aan dat de heer Madlener dat ook vindt – gaan daar gewoon auto's over. Die kan je dus twee kanten op zien. We zijn vooralsnog heel kritisch op de Merwedelijn. We moeten dus nog zien of die doorgaat.

De voorzitter:

Ik kijk even rond. Er zijn geen vragen meer. Dan geef ik nu wel het woord aan de heer Minhas voor zijn inbreng namens de VVD.

De heer Minhas (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb vanochtend wél de NRC gelezen. Ik vond dat een heel mooi stuk. Dat wil ik even gezegd hebben na de inbreng van de heer Madlener.

Mijn collega Koerhuis heeft al gezegd wat wij als VVD van bereikbaarheid vinden. Dat is een wisselwerking tussen infrastructuur, mobiliteit en ruimte. Dat gaat over hoe wij in Den Haag ervoor zorgen dat mensen op een makkelijke manier van A naar B kunnen komen. Daar hebben wij invloed op. Daar moeten we zeker gebruik van maken.

Het kabinet erkent dat er werk aan de winkel is. Er is 7,5 miljard euro beschikbaar gesteld – dat is een megabedrag – om nieuwe woonlocaties te bouwen en om de bereikbaarheid van die locaties te verbeteren.

Nederland staat namelijk aan de vooravond van een grote verbouwing, die effect zal hebben op onze ruimtelijke structuur, onze infrastructuur en het vervoersaanbod. Voor de VVD staat voorop dat mensen mobiel blijven en makkelijk van A naar B kunnen. Een heel groot deel van de Nederlanders is afhankelijk van het openbaar vervoer. Daar zal ik met name op ingaan in mijn bijdrage.

Laat ik beginnen met het uitspreken van mijn complimenten aan de Minister en de Staatssecretaris. Mijn complimenten voor de snelheid waarmee besluiten zijn genomen. Daarmee kunnen we de bereikbaarheid van ons land echt behoorlijk verbeteren. Het kabinet doet wat nodig is om Nederland vooruit te krijgen, letterlijk en figuurlijk. Dat doet het kabinet bijvoorbeeld door de bereikbaarheid van de regio Amsterdam te verbeteren, door de aanleg van de Zuidasdok en het doortrekken van de Noord/Zuidlijn. Daardoor kan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer uitgevoerd worden en kunnen internationale treinen aanlanden op het internationale zakendistrict Amsterdam Zuidas. Ook de flinke investeringen in de Brainportregio mogen niet vergeten worden. De slimste regio van Nederland verdient het niet alleen maar om de bouw van woningen te faciliteren, maar ook de banen te behouden van bedrijven als ASML. Voorzitter. Laten we de investeringen in de ombouw van de Oude Lijn tussen Leiden en Dordrecht niet vergeten. Ik kom zelf uit Schiedam. Ik weet hoe belangrijk het is dat die ov-verbinding beter wordt, niet alleen maar om woningen te bouwen, maar ook om de werkgelegenheid te vergroten.

Voorzitter. Wij zijn echter ook kritisch. De verdeling tussen de middelen over heel Nederland stelt ons behoorlijk teleur. De verhouding tussen de Randstad en de regio stelt ons behoorlijk teleur. We zien dat heel veel NOVEX-gebieden profiteren van deze investeringen, maar Nederland is natuurlijk veel groter dan de NOVEX-gebieden die we met elkaar hebben afgesproken. Nederland is één. Dat wil ik benadrukken. Of het nu het platteland is of de Randstad, iedereen in Nederland verdient het om goed bereikbaar te zijn.

Ik begin bij Noord-Nederland. Daar liggen ontzettend grote kansen om de bereikbaarheid te vergroten. Wij zijn natuurlijk superblij met de 3 miljard die we beschikbaar hebben gesteld voor de Lelylijn, maar op de korte termijn kunnen we natuurlijk veel meer realiseren. Heel treinreizend Noord-Nederland staat stil op het moment dat we tussen Meppel en Zwolle problemen hebben op het spoor. Ik wil de Staatssecretaris vragen of zij mogelijkheden ziet voor de financiering van dit knelpunt, en welke dat dan zijn. Kan zij dat alsnog regelen, deze periode nog?

Datzelfde geldt voor de Nedersaksenlijn. De verbinding tussen Groningen en Drenthe vergroot voor veel mensen niet alleen de bereikbaarheid, maar ook de kans op werk en op toegang tot zorg en onderwijs. Ik ben benieuwd of de Staatssecretaris de mening van de VVD deelt dat deze

projecten niet stil mogen komen te staan. Ik wil weten wat zij gaat doen om dit allemaal een stap dichterbij te brengen.

Voorzitter. Ik baal ook ontzettend van de investeringen die we in Friesland gaan doen. We hebben ooit afgesproken dat de sprinterdienst bij het traject tussen Zwolle en Leeuwarden gedecentraliseerd zou worden. Ik moet in de MIRT-brief teruglezen dat dat in de ijskast verdwijnt. Kan de Staatssecretaris schetsen hoe zij is gekomen tot dit besluit? Decentralisaties leven namelijk positieve effecten op. Het is treurig dat de Kamer – daar is de Staatssecretaris namelijk niet verantwoordelijk voor – heeft gezegd dat we niet verder willen decentraliseren.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Ik wil even kijken of ik de VVD goed begrijp. Ik heb namelijk ook vragen over de verdeling tussen de Randstad en de regio. Alleen, vervolgens verdedigt de VVD wel alle investeringen in de Randstad. Daarnaast moeten ook allerlei zaken in de regio gefinancierd worden. Volgens mij kan het alleen maar allebei als er extra geld bij komt. Is dat dan de oproep van de VVD? Welke projecten moeten anders niet doorgaan?

De heer Minhas (VVD):

De VVD verdedigt vooral het idee dat de investeringen die we nu gaan doen, goede investeringen zijn. De VVD vindt die echter wel onvoldoende. Collega Koerhuis heeft aan het eind van zijn betoog ook al gevraagd hoe het zit met de reservering die we hebben voor de A15-tolheffing. De VVD wil het er best even over hebben of er middelen beschikbaar zijn om te kijken hoe we de bereikbaarheid van onder andere het Noorden kunnen verbeteren, maar u heeft ook al gehoord dat de VVD kritisch is over de afspraken die tot nu toe zijn gemaakt rondom de Merwedelijn.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Ik hoorde de heer Minhas spreken over de Lelylijn. Ik moet heel eerlijk zeggen dat dat voor BBB een enorme worsteling is. Aan de ene kant is er het bereikbaar houden van het platteland in het Noorden. Aan de andere kant weet ik dat er heel veel zorgen zijn bij mensen in Noordoost-Nederland. Zij zijn eigenlijk bang dat de Lelylijn ervoor gaat zorgen dat mensen uit bijvoorbeeld Amsterdam sneller in het Noordoosten zijn en daar dan kunnen wonen. Ze zijn bang dat deze mensen de huizen gaan kopen en geen deel uitmaken van de sociale leefomgeving, dus dat ze daar gewoon gaan wonen en met de trein binnen een uurtje, een uur en een kwartier, anderhalf uur in Amsterdam zijn en weer teruggaan. Voor de mensen die op het platteland wonen, met name de jongeren, worden de huizen dan nog veel onbereikbaar. Ik vroeg me af hoe de VVD dat ziet. Zijn er oplossingen voor? Nogmaals, aan de ene kant willen wij de Lelylijn ook graag, maar aan de andere kant willen we die gevolgen niet. Ik ben benieuwd hoe de VVD daartegen aankijkt.

De heer Minhas (VVD):

Het zijn terechte zorgen die mevrouw Van der Plas aankaart. De gevolgen en de risico's daarvan die zij benoemt, zie ik ook, zoals mensen die daar een tweede huis gaan kopen en starters uit de regio die dan geen huis kunnen vinden. Ik denk tegelijkertijd dat de opgave om het Noorden nog beter bereikbaar te maken via een alternatieve route, veel groter is dan dit risico – dat ik dus ook wel zie – simpelweg omdat iedereen nu hartstikke lang in de trein zit om in de Randstad te komen en vice versa. Ik deel de zorgen van mevrouw Van der Plas en vind ook dat we daar op een serieuze manier naar moeten kijken. We hebben bijvoorbeeld een zelfbewoningsplicht ingevoerd. Dat kunnen de gemeenten daar ook doen

om te voorkomen dat er huizen worden gekocht waar mensen niet in gaan wonen. De prioriteit is wat ons betreft dat we de bereikbaarheid van het Noorden verbeteren. De Lelylijn kan daar een goede bijdrage aan leveren.

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

Ik ben groot voorstander van de Lelylijn en de Nedersaksenlijn die daarbij moet komen, maar het volgende gevoel bekruipt mij wel telkens meer. Het kabinet heeft gezegd: «Weet je wat, wij maken 3 miljard vrij voor de Lelylijn. Daar moet nog wat geld bij komen. Daar gaan we naar op zoek.» In de tussentijd voelt dat bijna als een excuus om dan niet te investeren in de bestaande lijnen en de bestaande knooppunten zoals Meppel–Leeuwarden en de hals bij Meppel die vol staat. Dat frustreert mij, ook als je de investeringen in dit MIRT-plan ziet. Er gaat 328 miljoen naar heel Noord-Nederland, terwijl er alleen al 628 miljoen gaat naar die brug in Rotterdam die de heer Minhas noemde. Ik vind dat wel een heel scheve verdeling. Ik ben blij dat de heer Minhas een groot deel hiervan erkent, maar kunnen we dan ook een concreet voorstel van de VVD verwachten om de Staatssecretaris op een andere koers te brengen? Ik ben heel blij met de mooie woorden, maar ik hoop dan ook dat er straks geld en een stevige motie aan vastzitten.

De heer **Minhas** (VVD):

De heer De Hoop zegt dat het kabinet die 3 miljard gebruikt als excuus om niet verder te investeren. Daar geloof ik niet in. Ik denk vooral dat het een hele goede stap is dat we 3 miljard hebben om de bereikbaarheid van het Noorden te vergroten. Parallel daaraan hebben we weliswaar 7,5 miljard voor heel Nederland, maar de opgaven zijn ook gigantisch. Dan snap ik dat het kabinet een ingewikkelde puzzel moet leggen en moet kijken waar de grootste opgaven en de grootste uitdagingen liggen. Natuurlijk krijgt die stadsbrug in Rotterdam ontzettend veel geld, maar daar staat ook heel veel tegenover. We krijgen er als samenleving heel veel voor terug. De bereikbaarheid van het gebied wordt groter, omdat daar mensen komen te wonen. Er komen arbeidsplaatsen bij. Daarmee zeg ik niet dat die er in het Noorden niet zijn. U hoort mij ook zeggen dat ik het belangrijk vind dat we de belangrijkste knelpunten in het Noorden gaan oplossen. Ik heb een aantal vragen gesteld aan de Staatssecretaris. We hebben deze week ook een begrotingsbehandeling. Ik sta dus voor alles open om ervoor te zorgen dat we de knelpunten die ook de heer De Hoop benoemt, deze periode nog oplossen.

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

Dat vind ik echt positief. Dat meen ik. Tegelijkertijd denk ik dat we constant in deze situaties terechtkomen als we op het gebied van MIRT-investeringen te veel kijken naar rendement. Ik denk dat dit een momentum is, want breed in de Kamer wordt erkend dat bereikbaarheid door het hele land een probleem is. Via de voorzitter vraag ik de VVD, vraag ik de heer Minhas of hij ook vindt dat we op een andere manier naar investeringen in infrastructuur moeten kijken. Moeten we misschien iets meer van het rendementsdenken afstappen en kijken hoe mensen überhaupt nog naar hun baan of naar het ziekenhuis kunnen komen? Zou dat gesprek hier ook niet meer plaats moeten vinden en zou dat dan ook niet fundamenteel onderdeel moeten worden van het MIRT-debat dat we volgend jaar hebben?

De heer **Minhas** (VVD):

Laat ik eerst het beeld rechtzetten dat de afwegingen zoals die nu worden gemaakt alleen gaan om rendement; het gaat ook de VVD niet alleen om rendement. De buitenwereld en de mensen die thuis kijken, denken dan: er wordt geld verdiend op die investeringen, op die verbindingen, dus daarom doen ze het maar. Het zou moeten gaan om maatschappelijk

rendement. Het kost altijd geld. Ook voor het aanleggen van zo'n brug in Rotterdam gaat er geld naartoe. Dat geld gaat het kabinet nooit terugverdienen. Het is belastinggeld, dat we hier met elkaar hebben opgehoest. Dus ik snap dat het kabinet dat zorgvuldig uitgeeft. Tegelijkertijd heb ik in mijn bijdrage gezegd dat bijvoorbeeld die Nedersaksenlijn een lijn is met een heel ander verbindingsdoel, even los van het feit dat je daarmee twee regio's aan elkaar verbindt. Je zorgt er namelijk voor dat mensen toegang hebben tot zorg, onderwijs en werk. Dat is echt wat anders. Ik vind ook dat we dat moeten meenemen. Sterker nog, dat doen we ook al. We hebben met elkaar een Kamermotie aangenomen om het bredewelvaartsbegrip mee te nemen in de afwegingen die we maken bij investeringen vanuit het Rijk.

Voorzitter. Daar wil ik nog iets aan toevoegen. Ik deel voor een heel groot deel het betoog van de heer De Hoop, maar het moet niet zo zijn dat we hier regio's tegen elkaar afzetten. Het moet gaan om de vraag hoe we ons land letterlijk en figuurlijk bereikbaar houden. Dat betekent dat je moeilijke keuzes moet maken. De VVD is bereid die moeilijke keuzes te maken, maar wil nog wel het comfort hebben dat we het Noorden niet in de steek gaan laten. Daar ga ik zo nog op door, want ik ben daar nog niet mee klaar.

De voorzitter:

De heer De Hoop, afrondend.

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

Ja, afrondend. Ik vind het dan wel frustrerend dat er bij investeringen waar iets minder rendement uit te halen valt, los van de vraag of de heer Minhas dat wil of niet, wordt gezegd: zorgvuldigheid is heel belangrijk. Ik noem een voorbeeld. Over die stadsbrug in Rotterdam zegt een groot gedeelte van de gemeenteraad: wij hebben hier liever een vervoerstunnel. Die wordt zelfs al duurder, dus dan zou ik daar eerder voor zijn. Dan kan namelijk de vervoersarmoede beter worden aangepakt, omdat de inpassing aan beide kanten van de oever beter wordt. Denk ook aan de nautische veiligheid, aan het pontje bij Nieuwer Ter Aa, waar heel veel mensen van afhankelijk zijn, in een regio waar eigenlijk nog nooit wat gebeurd is. Daarbij is de nautische veiligheid meteen een argument om die pont eruit te halen. Nu gaat het om een zorgvuldig proces met betrekking tot 625 miljoen. Terwijl de gemeenteraad nog een andere inpassing wil, hebben wij die 625 miljoen al vrijgemaakt. Ik vind dat toch wel heel gek. Ik zie dat nooit gebeuren bij investeringen in Noord-Nederland.

De heer **Minhas** (VVD):

Ik wil niet zeggen «nu breekt mijn klomp», maar ik schrik toch een beetje van deze inzet. De Rotterdamse gemeenteraad kan best een tunnel willen, maar ik vind dat wij als landsbestuurders, van wie de Minister in eerste instantie aan zet is, dan kunnen zeggen: de middelen om zo'n tunnel aan te leggen zijn er niet, want zo'n tunnel kost drie keer meer dan wat we nu beschikbaar hebben gesteld. De gemeenteraad kan dus torenhoge wensen hebben omdat de inpassing daar misschien beter van wordt, maar als wij ervan overtuigd zijn dat de bereikbaarheid daardoor niet per se toeneemt, dan vind ik dat we een zorgvuldige afweging moeten maken. Dat heeft het college van Rotterdam in eerste instantie ook gedaan. Dat college heeft geen tunnel voorgesteld, maar een brug, omdat er anders veel te veel geld naartoe zou moeten gaan. U zegt: in Rotterdam willen ze een tunnel, dus laten we daar maar een tunnel van betalen. Maar dan hadden we dus op heel veel plekken in Nederland niet kunnen investeren. Dan was het allemaal veel duurder geworden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik begrijp dat die brug is voorgesteld omdat er een eis lag dat er ook auto's overheen moesten en dat de tunnel in die zin dus al buitenspel was gezet door de VVD. Dan klopt het dus ook niet helemaal wat hier geschetst wordt. Dan over zorgvuldigheid. Kijk naar een stad als Rotterdam. Als je een eerlijke afweging maakt met betrekking tot alle waarden die je probeert te bereiken – het gaat dan ook over luchtkwaliteit, klimaat en brede welvaart, zoals de VVD schetst – kom je dan op een brug uit? Of gaat het er gewoon om dat je er per se een auto overheen wil kunnen laten rijden? Want dat is eigenlijk wat er gebeurd is. Ik vind dat de VVD ook daarover eerlijk moet zijn.

De heer **Minhas** (VVD):

Wij hebben vorige week een briefing gehad van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. In die briefing werd duidelijk gemaakt dat met name mensen aan de onderkant van de samenleving bij het zoeken naar een baan ervaren dat banen eigenlijk niet goed bereikbaar zijn met het ov. Je moet dus juist investeren in de autobereikbaarheid voor dat soort mensen. Als we kijken naar de samenstelling van een deel van Rotterdam-Zuid, dan kan ik me voorstellen dat de afweging van het Rotterdamse stadsbestuur is om een brug met een autoverbinding te maken. Dat kan simpelweg veel sneller. We kunnen dan sneller woningen bouwen en we zorgen ervoor dat mensen hun werk en al dat soort andere zaken om maatschappelijk actief en betrokken te zijn, sneller kunnen bereiken. We kunnen dan sneller voldoen aan dat soort doelen. Over de luchtkwaliteit op de langere termijn gesproken: auto's worden elektrisch en duurzamer. We zijn het er helemaal over eens dat ze ruimte in beslag nemen, maar volgens mij hebben wij ook een verschil van opvatting over auto's. Auto's worden straks alleen maar schoner.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog. U heeft nog drie minuten voor uw eerste termijn.

De heer **Minhas** (VVD):

Dan ga ik snel door.

Ik blijf nog even in het Noorden. Ik heb al gesproken over de decentralisatie van de spoorlijn tussen Zwolle en Leeuwarden. Maar we zouden die 30 miljoen dan wel iets te makkelijk kunnen vrijspelen om daar andere leuke dingen mee te doen. Wij willen dat de Van Harinxmabrug in Leeuwarden op korte termijn wordt aangepakt. Daar zijn middelen voor. De 30 miljoen die de Kamer beschikbaar stelt omdat zij tegen decentralisatie is, moet wat ons betreft in Friesland blijven. Dat geldt ook voor het spooreplacement in Leeuwarden. Dat moet ook aangepakt worden. Ik ben benieuwd hoe de Staatssecretaris deze inzet ziet.

Voorzitter. Los van alle positieve dingen die ik heb gezegd, zijn we ook kritisch op een aantal investeringen in de Randstad zelf, bijvoorbeeld de Merwedelijn. Utrecht heeft al tientallen miljoenen euro's ontvangen vanuit de Woningbouwimpulsgelden. Er wordt nu een megabedrag van ongeveer 600 miljoen euro gereserveerd om een nieuwe tramlijn aan te leggen richting Nieuwegein en Rijnenburg. Ik heb het afwegingskader van het kabinet erbij gepakt. Ik heb het document voor me liggen. Als ik dat afwegingskader volg, dan zie ik dat wij ontzettend veel geld per woning beschikbaar stellen om die woningen bereikbaar te maken. De VVD is van mening dat we in dit stadium nog meer afspraken moeten maken over meer woningbouw, bijvoorbeeld in Rijnenburg en langs de A12-zone, om ervoor te zorgen dat de belastingcenten die we investeren, ook op een nette manier zijn te verantwoorden. De middelen voor de Merwedelijn blijven wat ons betreft zeker beschikbaar, maar ik wil een concreet plan. Ik vraag de Minister of hij wil toezeggen dat hij daar volgend jaar een bestuurlijke overeenkomst over sluit met de gemeente Utrecht en de provincie.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik heb een vraag aan de heer Minhas. Ik ben blij om te horen dat hij net zo enthousiast is als ik over de plannen van de Utrechtse regio om flink in te zetten op woningbouw. De gebieden zijn al genoemd: Rijnenburg, de A12 en Groot Merwede. De heer Minhas koppelt het belang van de Merwedelijn alleen aan die woningbouwgebieden, maar ziet hij dat de Merwedelijn ook een oplossing kan zijn voor het bereikbaar houden van de Utrechtse regio als geheel en dus ook een relatie kan hebben met de noordelijke rondweg, de A27 en alle andere autowegen rondom Utrecht, waar nu veel congestie is? De Merwedelijn kan daarvoor ook een oplossing zijn. Is de heer Minhas dat met mij eens?

De heer **Minhas** (VVD):

Mevrouw Van Ginneken doelt op de Schaalsprong OV, waar deze lijn deel van uitmaakt. We zijn het er helemaal mee eens dat het doel niet alleen moet zijn om woningen te ontsluiten. Dat doen we in de Brainportregio Eindhoven ook niet en dat hoeft dus hier ook niet. Alleen, ik zie wel dat Utrecht het aantal woningen binnen de Merwedekanaalzone heeft opgeplust door de Merwedelijn. Daar zouden sowieso tot 18.000 woningen gebouwd kunnen worden en daar is ook al geld voor beschikbaar gesteld. Wat de VVD zegt, is: we moeten onderzoeken hoe we meer woningen kunnen bouwen om die lijn nog rendabeler te maken. Meer zeggen we niet. Ik vraag de Minister: kunt u daarover in gesprek gaan met de gemeente Utrecht en de regio om ervoor te zorgen dat we veel meer waar krijgen voor ons geld? Want anders belanden we in de discussie van meneer De Hoop. Hij zegt: het gaat allemaal naar de Randstad en niet naar de regio, terwijl er in de regio ook een soortgelijk aantal woningen gebouwd zou kunnen worden.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik ben blij dat de heer Minhas het woord «schaalsprong» zelf ook gebruikt, want zo zie ik de Merwedelijn inderdaad. Ik ben blij dat we die visie delen.

De heer **Minhas** (VVD):

Mooi.

De heer **Alkaya** (SP):

Ik ben maar een simpel persoon, maar uit de interruptie meende ik te begrijpen: we willen allerlei zaken in het Noorden financieren en we zijn kritisch op de verdeling tussen de Randstad en de regio. Toen noemde de heer Minhas deze lijn, de Merwedelijn. Hij zei: daar zijn we kritisch op. Toen dacht ik: oké, er komt een voorstel om die te schrappen. De VVD wil die lijn schrappen om dat geld vervolgens te investeren in het Noorden. Maar dat is dus blijkbaar niet het voorstel, want die financiering moet blijven. Dan kan het toch alleen maar zo zijn dat de VVD ertoe oproept om meer geld te investeren in ov-projecten? Of mis ik een andere vorm van financiering?

De heer **Minhas** (VVD):

Wat ik heb gezegd, is dat de middelen gereserveerd moeten blijven. Wij roepen de Minister ertoe op om het gesprek aan te gaan met Utrecht om te kijken of er meer woningen aan deze lijn gekoppeld kunnen worden. Denk aan Nieuwegein. Rijnenburg vinden wij een goed voorstel, want daar kun je ruim 25.000 woningen bouwen, maar ik heb ook gezegd in antwoord op de heer Alkaya dat mijn collega Koerhuis een voorstel heeft gedaan en heeft gevraagd: is er nog ruimte voor extra geld? Dat extra geld kan beschikbaar komen, maar volgend jaar kan de conclusie ook zijn dat er geen woning bij komt. Dan vind ik dat wij als Kamer alsnog moeten afwegen wat wij vinden van die Merwedelijn. Ik zou het onzorgvuldig vinden om die 600 miljoen er nu al van af te pakken en daar andere

projecten van te gaan doen. Daarvan zeg ik: zorgvuldigheid voorop. De Minister moet zeker de ruimte krijgen om het gesprek aan te gaan met Utrecht om meer woningen te bouwen en we zoeken ondertussen naar ruimte in de begroting om geld vrij te spelen om de bereikbaarheid van het Noorden bijvoorbeeld te verbeteren.

De heer **Alkaya** (SP):

Maar dan blijft die verdeling tussen de Randstad en regio, waar de VVD in woord zo kritisch op was, toch gewoon zoals die is?

De heer **Minhas** (VVD):

Waar we vooral op zijn aangeslagen toen we de verdeling zagen, was dat er een aantal belangrijke knelpunten is in het Noorden. Ik noemde Meppel-Zwolle. Ik noemde de Van Harinxmabrug om Leeuwarden beter bereikbaar te maken. Of neem de Nedersaksenlijn bijvoorbeeld. Het gaat er niet om om de helft naar de Randstad te doen en de helft naar het Noorden. Het gaat erom om die knelpunten op te lossen. Over de vraag hoeveel geld daarvoor beschikbaar is, gaat deze week de begrotingsbehandeling. Daar moeten we over nadenken. Zijn wij allemaal bereid om de zichtbare knelpunten naar het Noorden op te lossen, om die een stap verder te brengen? Daar heeft de VVD ook een Kamermeerderheid voor nodig. Die gaan we zoeken. Als daar extra geld voor nodig is, dan is de VVD bereid om na te denken over waar we dat geld kunnen vinden.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

De heer **Minhas** (VVD):

Ja, voorzitter. Dan nog even de Oude Lijn. Die wordt op termijn omgebouwd tot een lightrailverbinding. We hebben een RandstadRail. Dat is een heel goedkoop treinkaartje vanuit Den Haag naar Rotterdam, een soort metrokaartje. Ik wil van de Staatssecretaris weten hoe zij de exploitatie van de toekomstige CitySprinter ziet op dat traject. Kan dat ook een soort RandstadRailachtige uitvoering worden?

Voorzitter, afsluitend. We moeten ook voorkomen dat kansrijke projecten door het hele land stil komen te liggen doordat het geld op is omdat dat nu al wordt verdeeld. Ik wil de Staatssecretaris vragen of zij een aantal projecten, zoals de IJmeerlijn, die heel kansrijk zou kunnen zijn, actief wil houden en daarmee door zou willen gaan via zo'n strategische ruimtelijke verkenning, bijvoorbeeld.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan wil ik u vragen om het voorzitterschap over te nemen, maar eerst schors ik voor een kort ogenblik.

Voorzitter: Minhas

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:

We hervatten het notaoverleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. De volgende spreker van de zijde van de Kamer is de heer Alkaya van de SP-fractie. Gaat uw gang.

De heer **Alkaya** (SP):

Dank u wel, voorzitter. Het leek vorige week een goednieuwsshow voor de infrastructuur. Ook de SP is blij met de miljarden aan investeringen die worden vrijgemaakt om toekomstige woonwijken bereikbaar te houden. Ook komt er extra geld voor het onderhoud van bestaande infrastructuur.

Ook dat is hard nodig. Maar onze fractie heeft wel grote vraagtekens bij de verdeling van dat geld over het land. Zojuist is het daar in een aantal interruptiedebatjes ook over gegaan. Is het echt nodig dat de Randstad 65% van het geld krijgt, terwijl we allemaal weten dat het openbaar vervoer juist in minderbevolkte regio's tekortschiet? Een recent onderzoeksrapport van het Planbureau voor de Leefomgeving laat dat wederom zien. We hebben daar vorige week inderdaad een briefing over gehad. Daarin zie je dat mensen in grote delen van het land niet binnen een normale tijd met het openbaar vervoer bij een noodzakelijke voorziening kunnen komen, zoals een school of een ziekenhuis. Dat is gewoon niet meer mogelijk. Ze zijn dus aangewezen op de auto. Dan krijg je het verhaal van de PVV, wat een zelfversterkend fenomeen wordt. Je wil juist dat je overal in het land binnen een halfuur of drie kwartier bij een noodzakelijke voorziening kan komen, ook met het openbaar vervoer. Waarom is er bijvoorbeeld geen extra geld gereserveerd voor de Nedersaksenlijn, waar we het over hadden, of voor het knelpunt bij Meppel? Waarom is er geen extra reservering voor juist die Lelylijn, omdat we allemaal weten dat de financiering daarvan een moeilijke opgave gaat worden en de kans op financiering uit Europese fondsen onzeker is? De komst van de Lelylijn is ook wat de SP betreft een grote prioriteit om de bereikbaarheid van Noord-Nederland te verbeteren. Is het kabinet bereid om de verdeling tussen de regio en de Randstad te heroverwegen en met een eerlijkere verdeling naar de Kamer te komen? Wij maken ons ook zorgen over de Maaslijn, die Nijmegen, Venlo en Roermond verbindt. Dat is een belangrijk deel van het openbaarvervoernetwerk in Limburg. In het MIRT-overzicht voor 2023 staat vermeldt dat de punctualiteit op die verbinding een zorg is. Dat is een flink understatement. In april hebben we helaas moeten vernemen dat de aanbesteding door ProRail, die die verbeteringen zou moeten verwezenlijken, is stopgezet. De elektrificatie en de verdubbeling van de lijn zijn op z'n vroegst in 2027 haalbaar. Twee weken terug werd dat bekendgemaakt door de Staatssecretaris. Dat is natuurlijk gewoon veel te laat. Dat is een klap in het gezicht voor een regio die toch al niet rijk bedeeld is met openbaar vervoer. Dat is een van de regio's waar we het zojuist over hadden.

De Staatssecretaris wijdt in haar recente brief hierover niet veel woorden aan de kosten, die ook zullen toenemen. Wie gaat er opdraaien voor die hogere kosten? Het is niet de provincie, maar ProRail geweest die de fout heeft gemaakt, waardoor er vertraging is veroorzaakt bij de Maaslijn. Gaat het Rijk of ProRail dan ook volledig opdraaien voor de hogere kosten in plaats van voor slechts de helft, wat nu het uitgangspunt is? De materiaalkosten zijn momenteel erg hoog, maar wie garandeert dat die kosten bij het uitstellen van de aanbestedingen lager zullen zijn dan die op dit moment zijn? Wat is de reactie van de Staatssecretaris op de roep van de gemeenten over de Maaslijn, die de aanbesteding willen doorzetten? Wat de SP betreft wordt die aanbesteding onverkort doorgezet. Als dat niet lukt, dienen de extra kosten voor rekening van het Rijk of ProRail te komen, maar in ieder geval niet voor die van de provincies. Graag een reactie van het kabinet.

De SP hecht ook veel waarde aan de realisatie van een snelle treinverbinding tussen Eindhoven, Heerlen en Aken. Hiervoor blijkt telkens weer ruime politieke steun te zijn, en ook steun van de bevolking en de regio's. Wij kijken als SP-fractie uit naar de studies die momenteel worden gedaan naar de bijbehorende financieringsmogelijkheden. Ik vraag aan het kabinet wanneer we die tegemoet kunnen zien.

Voorzitter. Dan regio Utrecht. Het is voor de SP geruststellend dat de Minister nogmaals aangeeft dat de schop bij de A27 niet de grond in zal gaan zolang het alternatieve voorstel van de provincie niet is uitgewerkt. Een pas op de plaats is nu gewenst. Daar past het doorzetten van het nieuwe tracébesluit niet bij. Meer asfalt ten koste van natuur is voor onze

partij niet acceptabel, ook als dat in een uitgekleden lightvariant zal zijn. We moeten mensen verleiden om met goed en betaalbaar openbaar vervoer te reizen, in plaats van met steeds bredere snelwegen aan te komen. Dat lijkt telkens natuurlijk maar weer een tijdelijke oplossing. We constateren dat de Minister niet ingaat op de vraag wanneer het alternatief van de provincie door hem als redelijk of gelijkwaardig wordt gezien. Kan hij daar een toelichting op geven in dit debat?

Voorzitter. Dan hebben we ook nog de vaarwegen, specifiek de vaarweg Lemmer–Delfzijl, de belangrijkste binnenvaartverbinding voor Noordoost-Nederland. Die wordt geschikt gemaakt voor schepen met een stapelhoogte van vier containers. Bewoners van Groningen hebben de afgelopen jaren te maken gehad met het wegvallen van belangrijke bruggen doordat die werden aangevaren door de binnenvaart. Daarmee gepaard gaat de discussie over het onderwerp van de nieuwe bruggen. Dat heeft ook onze aandacht gehad. Het is fijn dat de aangenomen SP-motie om met bewoners in gesprek te gaan over de door hen gewenste varianten en oplossingen, is uitgevoerd. Het eindresultaat lijkt voor de regio dan ook acceptabel en dat is mooi. We zijn wel benieuwd of er vanuit het kabinet ook middelen beschikbaar worden gesteld voor de vervanging van de Busbaanbrug en wat de planning is die daarbij hoort. De SP is ten slotte ook tevreden over het programma Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Als het aan de SP ligt, komt er binnen het mobiliteitsbeleid meer ruimte voor de schoonste, gezondste en meest toegankelijke vorm van vervoer. De fiets krijgt daarom terecht een steeds prominenter rol in onze infrastructuur. Dat juichen wij toe.
Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Alkaya. Ik zie dat er geen interrupties zijn. Dan gaan we door naar de volgende spreker van de zijde van de Kamer. Dat is mevrouw Van Ginneken van D66. Gaat uw gang.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Voorzitter. Vandaag debatteren wij over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, het MIRT. Straks ga ik in op het pakket van investeringen dat het kabinet heeft bekendgemaakt. Maar eerst het volgende. De bewindspersonen schrijven in hun Kamerbrieven dat niet langer het denken in infrastructuuroplossingen centraal staat, maar het denken in mobiliteitsoplossingen. Dat ben ik met ze eens. Voor D66 is infrastructuur een middel, een hefboom voor goede bereikbaarheid tot school, zorg, een baan, een woning. Mijn eerste vraag aan de beide bewindspersonen en mijn collega-Kamerleden is dan ook: wordt het niet eens tijd dat we het MIRT gaan hernoemen naar het meerjarenprogramma mobiliteit, bereikbaarheid en logistiek? Het bekt misschien net iets minder lekker qua afkorting, maar het zegt wel meer over waar het over zou moeten gaan. We moeten namelijk het oude infrastructuurdenken verlaten en we moeten toegaan naar bereikbaarheidsbeleid. Ik begin met een project dat dit oude infrastructuurdenken en de transitie naar bereikbaarheidsdenken belichaamt: de verbreding van de A27 ter hoogte van Amelisweerd. Het is geen geheim dat D66 voorstander is van het behoud van het natuurgebied Amelisweerd. Als je ziet dat maar liefst 73% van het verkeer hier een herkomst en een bestemming in de regio heeft, dan vraagt dat om slimmere bereikbaarheidsoplossingen als alternatief voor de niet te stillen honger naar asfalt. Maar dan moeten we wel met een open vizier kijken naar alle maatregelen als alternatief. Dus ik vraag de Minister om toe te zeggen straks met een open blik te kijken naar alle maatregelen in het alternatief waar de regio nu aan werkt. Dat gaat dus over het investeren in andere vervoersmiddelen, zoals bijvoorbeeld de Merwedelijn – we hadden het er net al even over – en investeren in onderwijs, werk en zorg in de regio, snelheidsverlagingen en eventuele

andere routes. Alleen zo staat de bereikbaarheid van Utrechtse voorzieningen als werk centraal en laten we het oude infrastructuurdenken achter ons.

Voorzitter. Dan mijn tweede punt: de buitenstedelijke gebieden. Daar staat de bereikbaarheid duidelijk onder druk. Uit de recente studie van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) blijkt namelijk dat de werkgelegenheid in gebieden aan de randen van onze steden eigenlijk alleen goed bereikbaar is met de auto. In andere woorden, niet iedereen heeft dezelfde kans op werk, want niet iedereen heeft een auto.

De voorzitter:

Mevrouw Van Ginneken, er is een vraag van mevrouw Kröger. Gaat uw gang, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb een vraag over de A27. Wij delen als GroenLinks volstrekt de analyse van D66. Maar de vraag is wel een beetje: wat doen we nou met die analyse? We zien nu dat er gewoon boerderijen worden opgekocht voor stikstofruimte door Rijkswaterstaat om toch op de ingeslagen weg van die A27 door te gaan. Ondertussen horen we een heleboel partijen zeggen: die MIRT-gelden zijn zo ongelijk verdeeld; laten we kijken of er meer naar het Noorden kan. Zouden we dit soort projecten niet héél kritisch door de wasstraat moeten halen en in de prullenbak moeten laten belanden, zodat we met dat geld betere dingen kunnen doen?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik heb net aan de Minister de oproep gedaan die mevrouw Kröger uitsprekt, namelijk om kritisch de afweging te maken tussen het tracébesluit dat nu voorligt en het alternatief van de regio. Ik zie namelijk ook dat als je breed en integraal kijkt naar andere manieren om mensen daar te krijgen waar ze wezen willen en als je investeert in voorzieningen op de plekken waar mensen ze wel kunnen bereiken, dat een heel goed alternatief kan zijn. Ik ben het ook met mevrouw Kröger eens dat wanneer mocht blijken dat dat alternatief op die manier ook past, dat ook scheelt in de besteding van middelen. Maar daar zijn we natuurlijk nog lang niet. Ik heb in het verleden in eerdere debatten met de Minister kritische woorden daarover gewisseld. De Minister heeft toen aangegeven dat hij met de regio in gesprek zal gaan op het moment dat die met zo'n alternatief komt. Daarbij heeft hij ook tijdslijnen genoemd, waardoor ik denk dat we nu in het debat die knoop nog niet hoeven doorhakken. Ik denk dat het belangrijk is dat de regio ook de tijd krijgt om dat alternatief goed uit te werken, zodat we ook meer kans hebben op een succesvolle conclusie.

De voorzitter:

Dank u wel. Gaat u verder met uw betoog, mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik had het net over buitenstedelijke gebieden. Het valt op dat niet iedereen dezelfde kans op werk heeft, want niet iedereen heeft een eigen auto om die buitenstedelijke gebieden en de bedrijvenclusters daar te bereiken. Natuurlijk zal de auto voor sommige bedrijvenclusters belangrijk blijven vanwege kostenefficiëntie, maar toch ben ik ervan overtuigd dat er een verbeteringslag te maken is in het beter per ov en fiets bereikbaar maken van die buitenstedelijke werkgelegenheid. Ik vind ook dat vakmensen zonder auto dat verdienen. Kunnen de bewindspersonen toezeggen een prioriteitenlijst en een aanpak op te stellen voor de slechtst bereikbare onderwijs-, zorg-, en werkgelegenheidsclusters in Nederland en hierbij alle modaliteiten te betrekken? Kunnen zij ook niet-stedelijke clusters, zoals bijvoorbeeld Delfzijl, erbij betrekken? Vindt de Staatssecretaris ook niet dat veilige en verlichte fietspaden en deelfietsen voor de laatste

kilometers na het ov hierin kunnen helpen? Welke rol ziet zij voor zichzelf weggelegd in het stimuleren van deze zaken, specifiek gericht op de bereikbaarheid van werk?

Voorzitter. Ook bedrijven hebben daarin een verantwoordelijkheid.

Onlangs was ik op bezoek bij ASML in Veldhoven en daar vertelden ze me dat ze ooit een shuttlebus van en naar station Eindhoven wilden laten rijden. Deze kon alleen niet aanlanden bij het station, omdat het geen ov is. Dat is dus niet van de grond gekomen. Dat vind ik onwijs jammer.

Kunnen de bewindspersonen de Kamer informeren over de manieren waarop de rijksoverheid private en coöperatieve vormen van vervoer van werknemers ondersteunt of zou kunnen ondersteunen?

Voorzitter. Dan kom ik op de investeringen van het kabinet. «Het ov gaat voor» kopte De Telegraaf twee weken geleden over de monsterinvestering die dit kabinet doet in de bereikbaarheid van Nederland. Gezien de enorme investeringen in fiets, zou ik daaraan willen toevoegen: de fiets gaat voor. Daar ben ik blij mee. Ik wil dan ook mijn complimenten uitspreken aan de bewindspersonen, decentrale overheden en andere betrokkenen voor het tot stand brengen van dit pakket slimme bereikbaarheidsoplossingen. Het is een ongekend grote investering in het toekomstbestendig maken van ons mobiliteitssysteem en in de bereikbaarheid van nieuwe woningen. Het is ook mooi dat er een paar schaalsprongprojecten in zitten met een positieve impact op de hele regio of zelfs daarbuiten. Zij worden terecht ook wel «draaischrijven van bereikbaarheid» genoemd.

Het zijn plekken, zoals de regio's Eindhoven en Utrecht, waar niet alleen een directe impuls gegeven wordt aan de woningbouw, maar ook aan de bereikbaarheid van werk en voorzieningen en aan de leefbaarheid.

Tegelijkertijd ziet D66 ook dat met deze investeringen niet alle bereikbaarheidsproblemen in Nederland worden opgelost.

Voorzitter. Noord-Nederland is een gebied dat zo'n bereikbaarheidsimpuls echt nog wel kan gebruiken. De investeringen blijven hier, in een gebied dat toch al niet zo goed verbonden is, achter, wat D66 betreft. En natuurlijk lonkt de Lelylijn, maar er is meer nodig, en ook eerder. Daarom heb ik een paar vragen. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat zij in de MIRT-gesprekken aankomend voorjaar afspraken maakt over de financiering van de eerste fase van de Nedersaksenlijn? Kan zij toezeggen een realisatieplan voor de volledige lijn, inclusief een startbeslissing, uit te werken en daarbij ook na te denken over financiering?

Dan kom ik op de storingsgevoeligheid van het spoorknooppunt bij Meppel. Dat is al eerder ter sprake gekomen. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe de diverse verbetermaatregelen van wissels, seinen, perron et cetera, individueel bijdragen aan de stabiliteit van dit voor het Noorden essentiële spoorknooppunt? VVD-collega Minhas had het ook al over dit knooppunt. Ik denk dat dit inzicht ons ook zou helpen bij het bekijken of we niet toch een passende investeringsgrond kunnen vinden om die problemen op te lossen.

Voorzitter. Dan kom ik op de contourennota van de mobiliteitsvisie van deze bewindspersonen. In plaats van de verduurzaming of de bereikbaarheid van werk of onderwijs is het vertrekpunt van deze nota de zogenoemde «kracht van bestaande modaliteiten». Dat is wat mij betreft dus het oude infrastructuurdenken. Daarom vraag ik de bewindspersonen: moet in plaats van vervoersmiddelen niet de bereikbaarheid van voorzieningen centraal staan in hun visie? Op welke manier betrekken de bewindspersonen ook andere oplossingen, zoals thuiswerken, niet reizen en spreiding, bij deze visie? Kunnen zij toezeggen de bereikbaarheidsnormen, zoals de afstand tot een school, apotheek of arbeidsplaats te betrekken bij die visie? Kunnen ze eveneens toezeggen zulke normen ook te gaan hanteren bij de volgende Integrale Mobiliteitsanalyse, de IMA? Ik wil mijn dank uitspreken aan de bewindspersonen, omdat zij aan de slag gaan met de Participatieve Waarde Evaluatie. Daar heb ik bij het vorige MIRT-debat over gesproken. Maar over de uitvoering van de

aangenomen D66- en GroenLinksmotie over de autoverliesuren ben ik iets minder tevreden. Waar het mij om gaat is dat de waardering van de verschillende factoren zoals voertuigverliesuren, reistijd of milieu niet meer van deze tijd is. De welvaartseffecten van klimaat, leefomgeving en geluid maken in de MIRT-projecten namelijk maar 4% van het kostenbatensaldo uit. Die zijn ook nog eens gebaseerd op veldwerk uit 2009 en 2011. Kunnen de bewindspersonen dat laatste bevestigen? Inmiddels hechten mensen steeds meer aan dit soort onderwerpen en een actualisatie is dus op z'n plaats. Wat is de status van de actualisatie van die kengetallen? En kunnen de bewindspersonen toezeggen het Handboek Milieuprijzen, dat stamt uit 2017, te updaten? Kunnen zij toezeggen zo snel mogelijk een nieuwe weging te maken tussen al die nieuwe kengetallen? En kunnen zij toezeggen met deze geactualiseerde weging en cijfers te gaan werken in de komende IMA?

Voorzitter. Ik zei het al: we moeten van oud infrastructuurdenken naar slim bereikbaarheidsbeleid. Ik kijk uit naar de beantwoording van de bewindspersonen.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Ginneken, keurig binnen de tijd. De volgende spreker van de zijde van de Kamer is de heer De Hoop van de Partij van de Arbeid. Gaat uw gang.

De heer De Hoop (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Goed en betaalbaar openbaar vervoer is noodzakelijk voor de samenleving. Ruim een kwart van de Nederlandse huishoudens heeft geen auto en is afhankelijk van het openbaar vervoer om noodzakelijke voorzieningen te bereiken. De klimaat- en de stikstofcrisis kunnen niet worden opgelost zonder ook stevig te investeren in goed openbaar vervoer. Daarin zet het kabinet een eerste stap. Complimenten daarvoor!

Tegelijkertijd hebben de coronacrisis en de oplopende personeelstekorten er ook voor gezorgd dat juist de ov-sector in de problemen zit. De bereikbaarheid van voorzieningen in Nederland is nog steeds veruit het slechtst met het openbaar vervoer. Zo bewijst ook het recente rapport van het PBL, waar al een aantal keren aan gerefereerd is. Mensen die met het openbaar vervoer moeten reizen, hebben aanzienlijk minder bereikbaarheid, vooral in die landelijke gebieden, de stadsranden of de suburbane kernen. De analyses laten uitermate goed zien dat de bereikbaarheid van de huisarts, het ziekenhuis, het werk, het onderwijs veruit het laagst is met het openbaar vervoer. De overheid heeft zich de afgelopen decennia niet gericht op die toegang tot banen, voorzieningen en de sociale contacten, maar meer op het rendement; dat moet anders. Juist in de strijd tegen klimaatverandering, de stikstofcrisis en ook de files hebben we meer collectief vervoer nodig in plaats van minder. Het kabinet kiest voor het oplossen van bekende knelpunten. Dat kan, maar het toont ook aan dat er nog geen voldoende visie is op hoe Nederland er over een aantal jaren uit moet zien. De verdeling van de MIRT-gelden over het land is mijns inziens te oneerlijk: 4,1 miljard naar de Noord/Zuidlijn, 625 miljoen voor een derde stadsbrug in Rotterdam; dit terwijl je je kunt afvragen hoe zorgvuldig dat proces is gegaan.

De voorzitter:

Meneer De Hoop, ik zocht naar een punt om u te kunnen onderbreken, maar dat heb ik niet kunnen vinden, dus doe ik het nu, want de heer Koerhuis wil u wat vragen.

De heer Koerhuis (VVD):

De heer De Hoop heeft een aantal interrupties gepleegd over het PBL-rapport. Dat is terecht, want dat is een interessant rapport. We

hebben daar vorige week een uitgebreide technische briefing over gehad. De conclusie klopt: lage inkomens hebben minder bereikbaarheid dan midden- of hoge inkomens. We hebben een hele discussie gehad met het PBL of dat nou met het ov moet worden opgelost. Ik vraag me af of de heer De Hoop het volgende onderschrijft. Het PBL-rapport richt zich op banen en voorzieningen, maar het blijkt dat het heel lastig en inefficiënt is om familie te bezoeken met het openbaar vervoer. Daar worstelt het PBL mee. Misschien is de auto daar dan toch een betere uitkomst voor lage inkomens dan het ov. Waar het PBL ook niet naar heeft gekeken, is bijvoorbeeld hoe we de auto toegankelijker kunnen maken voor lage inkomens. Ook daar heeft het PBL niet naar gekeken. Dat is misschien ook een route, naast kijken of we het ov toegankelijker moeten maken. Ik hoor de heer De Hoop namelijk alleen maar praten over het toegankelijker maken van het ov. Misschien moeten we de auto ook toegankelijker maken. Tot slot iets wat ik al vaker heb gezegd. De heer Den Uyl zei het zo mooi: iedere arbeider z'n eigen auto. Waar is de heer De Hoop met iedere arbeider zijn eigen elektrische auto?

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

Ik word vaak om de oren gegooid met deze quote van Den Uyl. Ik weet niet of iedere arbeider nog recht zou moeten hebben op een auto. Waar ik vind dat iedereen recht op moet hebben, is dat hij op een fatsoenlijke en betaalbare manier naar zijn werk, naar zijn familie kan gaan. Daar is natuurlijk een combinatie van mobiliteiten voor nodig, dus dat ben ik eens met de heer Koerhuis. Ook de auto blijft nodig, met name in de regio's. Daarom heb ik ook een motie ingediend dat bijvoorbeeld juist in die regio's gekeken moet worden naar tijd en plaats met betrekking tot de kosten voor het autogebruik, waarvoor we ook een plan van het kabinet verwachten. Dus ik zie dat ook. Maar heel veel mensen kunnen juist die auto niet betalen en voor hen is het ov cruciaal. Ik zou autogebruik zeker toegankelijker willen maken, juist ook elektrische auto-gebruik – daar trek ik graag samen met de heer Koerhuis in op – maar dat gaat nog wel even duren. Ik zou het heel erg vinden als wij in de tussentijd het ov nog verder laten verschrallen. Die oplossingen gaan hand in hand. Op dit moment zie ik zelf meer problemen in het openbaar vervoer dan bij de auto. Dat is misschien het verschil in inzicht dat de Partij van de Arbeid en de VVD hebben.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Gaat u verder met uw betoog, meneer De Hoop.

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

Heel Noord-Nederland krijgt gezamenlijk slechts 4% van alle investeringen in het MIRT. Dat is toch wel heel weinig. Daarmee lijkt het kabinet toch nog een beetje toondoof voor de kloof met de regio. Er zijn een aantal punten waar ik bij stil zou willen staan. Het investeren in nieuwe spoorlijnen moet wat mij betreft echt nog ambitieuzer. Als het kabinet de klimaatopgave echt serieus neemt, dan moet er extra worden geïnvesteerd in nieuwe spoorlijnen. Daarbij gaat mijn bijzondere aandacht, zoals de Staatssecretaris weet, uit naar de Lelylijn, maar ook naar de Nedersaksenlijn. Erkent de Staatssecretaris dat voor de bereikbaarheid in het Noorden naast de Lelylijn ook de Nedersaksenlijn van groot belang is? En waarom laat de Staatssecretaris Noord-Nederland nog steeds in onzekerheid over de financiering van de rest van de ieder geval 9 miljard die nodig is voor de Lelylijn? Wil de Staatssecretaris toezeggen bij deze lijnen niet alleen te toetsen aan rendement maar juist ook aan het maatschappelijk belang, de brede welvaart en de mogelijkheden die deze lijnen bieden aan heel Noord-Nederland? Want ik heb het gevoel dat het Noorden en ook de rest van de regio's zich niet meer willen laten zeggen

dat ze krimpgebieden zijn, maar ook aan u willen aantonen wat voor kansen er liggen. Ik hoop dat u dat ook ziet.

Voorzitter. Ik zou ook willen zeggen: heb niet alleen oog voor de nieuwe plannen, maar ook voor huidige bottlenecks. De nodige verbreding en de elektrificatie van treinen zoals de Maaslijn, waar ook de SP aan refereerde, blijven maar uitgesteld worden, en dat terwijl er al sinds de jaren negentig van de vorige eeuw aandacht voor wordt gevraagd. Door afspraken van onder andere ProRail met Duitsland zal de oplevering van het project extra vertraagd worden en niet eerder dan in 2027 plaatsvinden. Wat vindt de minister – of de Staatssecretaris, excuus – ervan dat de provincie Limburg hierdoor miljoenen aan extra schadevergoeding aan de concessiehouder moet ophoesten?

Elders in het land gaat het ook mis. De flessenhals tussen Meppel en Zwolle is een groot probleem en is al vaak genoemd. Maar liefst negen uur per week moet dit spoor stilgelegd worden. Het kabinet doet er tot nu toe gewoon helemaal niks aan. Zou dit ook gebeurd zijn bij een spoorlijn tussen Amsterdam en Utrecht? Dat durf ik me af te vragen. Ook zou ik willen pleiten voor de opwaardering van de spoorlijn tussen Leeuwarden en Zwolle, waar de heer Minhas ook aan refereerde. De Van Harinxma-naalspoorbrug zou daarbij wat mij betreft moeten plaatsmaken voor een aquaduct. Ook de Hanzelijn moet het bekopen en staat al maanden stil, waardoor een extra verbinding vanaf Zwolle volledig is weggefallen. Er wordt te weinig gedaan aan deze cruciale bottlenecks, terwijl dit maar een investering van zo'n 75 miljoen nodig heeft. Dat is toch, als je kijkt naar die 7,5 miljard, echt niet heel veel geld als je je realiseert dat maar 4% naar Noord-Nederland gaat.

Voorzitter. Iets cruciaals is natuurlijk ook hoe we de verdeling van de schaarse stikstofruimte met elkaar gaan inrichten, want door de stikstofcrisis en de recente uitspraak omtrent de bouwstop lijkt het erop dat niet alle ambities waargemaakt kunnen worden. Er is weinig zicht op de prioritering hierin van het kabinet. De vraag is dan ook wat het kabinet doet wanneer er keuzes gemaakt moeten worden vanwege die beperkte stikstofruimte. Wordt er dan gekozen voor asfalt of voor echt duurzame mobiliteitsinvesteringen? Waar wordt die stikstofruimte gevonden? En gaat het kabinet ook meer regie en sturing nemen in de verdeling van die beperkte stikstofruimte?

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Hoop. De heer Van der Molen heeft een vraag aan u. Gaat uw gang, meneer Van der Molen.

De heer Van der Molen (CDA):

Met de heer De Hoop deel ik de zorgen rond de impact van stikstof op de projecten die we op de MIRT-lijst hebben staan, maar ik hoor de heer De Hoop zeggen: als er dan toch gekozen moet worden, dan liever voor duurzaam ov – ik zeg het maar even zo – dan voor asfalt. Maar ik zou op asfalt wel een uitzondering willen maken. Die leg ik aan de heer De Hoop voor. Hoe gaan we dan om met die N-wegen waar we bij voorrang de verkeersveiligheid willen vergroten? Dat is asfalt. Asfalt is niet altijd verkeerd als dat mensenlevens redt, dus ik zou de heer De Hoop willen vragen of hij met het CDA deelt dat als er geprioriteerd moet worden, het verbeteren van de verkeersveiligheid, ook als het asfalt is, altijd voorrang krijgt.

De heer De Hoop (PvdA):

Die nuance deel ik. Wat voor mij van belang is, is dat er projecten op de rol staan – ik wilde er zo naartoe werken, Amelisweerd – waarbij we zien dat tientallen boeren worden uitgekocht zodat de weg nog effe breder kan. Daar zie ik weinig toekomstvisie van het kabinet. Dan zeg ik: kies dan meer voor duurzame alternatieven, kies voor duurzaamheid boven dit

soort projecten. Zeg ik daarmee dat we N-wegen en asfalt helemaal niet moeten doen? Natuurlijk niet, omdat het juist ook in die regio's voor de bereikbaarheid en voor de verkeersveiligheid altijd van belang is om daarin te blijven investeren, maar de verhouding daarin zal wat mij betreft anders moeten.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is nog een vervolgvraag van mevrouw Van der Plas van BBB.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Even over de flessenhals Zwolle-Meppel, waar de heer De Hoop iets over zei. Ik vind dat wel een goed punt; ik vind dat hij een hele goede vraag daarover stelde. Ik vraag me af wat er gebeurd zou zijn als dit rondom Amsterdam of Rotterdam was. Ik zou op de vraag via de heer De Hoop aan de Minister echt een concreet antwoord willen hebben. Wat zou er gebeuren als het in die regio was? Ik ben daar wel benieuwd naar. Een tweede punt dat ik wil aanhalen is inderdaad de stikstofgekte die nu heerst.

De voorzitter:

Mevrouw Van der Plas, dit zijn toch geen vragen aan de Minister? Het is nu een eerste termijn.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Nee, dit is een vraag aan de heer De Hoop. Ik gebruik gewoon een handige U-bocht om nog even extra ... «U-bocht» is ook wel leuk in dit debat. Even terug naar de stikstof. In coronatijd deed de rechter een uitspraak dat de avondklok niet mocht, maar het kabinet wilde heel graag een avondklok. Die moest er komen. Binnen drie dagen was er een noodwet. We hebben om een noodwet voor stikstof gevraagd, om een reparatiewet. Dat is volgens mij op dit moment de enige uitweg uit de stikstofgekte. Daarover hebben wij ook een motie ingediend. Die is natuurlijk weggestemd. Maar ik ben wel benieuwd hoe de PvdA daar nu in staat. Er wordt een beetje spastisch gedaan over een noodwet, want dat kan niet. Maar waarom kan dat niet? Heel veel in Nederland kan worden losgetrokken, bijvoorbeeld ook het verbreden van de N50, als we gewoon met een reparatiewet komen. Ik ben benieuwd hoe de heer De Hoop daarin staat.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik denk dat de stikstofmaatregelen ontzettend hard nodig zijn. De juridische afspraken waar we ons aan moeten houden, liggen er ook niet voor niets. Die liggen er omdat in Nederland te lang is gedacht dat de natuur een hobbydingetje is voor als je geitenwollen sokken aan hebt. Nee, de natuur is iets fundamenteels waartoe wij ons moeten verhouden en dat wil het kabinet doen. Daar ben ik blij mee, maar dat betekent ook dat er een beperkte stikstofruimte is waarin je keuzes moet maken. Ik vind het belangrijk dat het kabinet hierin de regie neemt en niet Rijkswaterstaat boeren uitkoopt en niet Schiphol boeren uitkoopt. Het is iets fundamenteels waar ook landelijke sturing in moet komen. Dus nee, ik voel weinig voor die reparatiewet die BBB, volgens mij met JA21, heeft voorgesteld. Ik voel er wel voor dat het kabinet meer regie neemt en we misschien in de Kamer daar nog sturing aan geven, zodat het meer politieke keuzes worden en niet het bedrijfsleven of Schiphol hierin sturend zijn, want dat lijkt me zeer onwenselijk.

De voorzitter:

Een vervolgvraag van mevrouw Van der Plas.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

De Europese Commissie zegt dat wij goed moeten zorgen voor de natuur. Dat is onze opdracht. Hoe wij dat doen, mogen we helemaal zelf weten. Alleen, wij hebben er in Nederland voor gekozen om daar stikstofreductie aan te hangen. Nu zegt de Europese Commissie: ja, Nederland, dat hebben jullie zelf aangehaald en nou moet het ook gebeuren. Er is een stikstofwet gekomen. De rechter kijkt ernaar en toetst aan de wet. Met een reparatiewet zou je nog steeds goed voor de natuur kunnen zorgen met beheersmaatregelen of andere maatregelen, zodat je zorgt dat de natuur niet achteruitgaat. Dat is de opdracht van de Europese Commissie. Je zou woningbouw, infrastructuurprojecten ... Er zijn honderdduizenden mensen in Nederland, zo niet miljoenen mensen, die gewoon enorm nadeel ondervinden van die hele stikstofimpasse. Ik begrijp dan niet dat de PvdA, maar ook andere partijen, niet bereid zijn om te kijken of je via een reparatiewet dat kunt oplossen zonder dat je ervoor zorgt dat de natuur achteruitgaat. Het is zo'n blinde vlek voor iedereen. Het zou een oplossing kunnen zijn. Op de N50 vallen bijna maandelijks doden. Dan denk ik: waar zijn we nou in vredesnaam mee bezig in Nederland? Ik zou de heer De Hoop willen vragen om daar toch nog eens een keer goed naar te kijken. In de coronatijd kon het ook. Binnen drie dagen – poef! – was er een noodwet. Het is maar net hoe graag je iets wilt.

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

Ik hoor mevrouw Van der Plas en ik denk er gewoon anders over. Als er de afgelopen decennia één blinde vlek is geweest, dan is dat de stikstof- en klimaatproblematiek. Daar is daadkracht voor nodig. Daarvoor zullen snel die grote piekbelasters uitgekocht moeten worden, zodat juist de boeren die ook in onzekerheid zitten, bijvoorbeeld de PAS-melders, geholpen kunnen worden. Hoe eerder dat gebeurt, hoe beter, denk ik. Het voelt een beetje... Ik ken de details van de reparatiewet die mevrouw Van der Plas voorstelt niet goed genoeg, maar die kan ook weer voor uitstel zorgen. Dat wil ik echt niet, juist niet in deze tijd. Voorzitter. Ik ga verder, met uw goedvinden.

De **voorzitter**:

Dat vindt mevrouw Van der Plas nog niet helemaal goed. U heeft nog een vervolgvraag, mevrouw Van der Plas? Ik zag namelijk uw pen omhooggaan.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Hoeveel vragen kan ik stellen?

De **voorzitter**:

U heeft er in totaal zes. Dit is uw derde.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ik laat het erbij.

De **voorzitter**:

Meneer De Hoop, vervolgt u uw betoog.

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

Dat zal ik doen, voorzitter. Ik had het over Rijkswaterstaat. De houding van Rijkswaterstaat bij het project A27 belooft mijns inziens weinig goeds. Achter de rug om van de provincie Gelderland zijn er een hoop boederijen uitgekocht om stikstofruimte te vergaren. Hierdoor kunnen er rondom de Veluwe geen woningen gebouwd worden. Dit is gedaan zodat automobilisten 100 kilometer verderop op een breder stuk asfalt in de file kunnen staan. Ik vind dat niet wenselijk. Gaat de Minister zorgen voor een meer gezamenlijke route uit de stikstofcrisis? Ik ben blij met de daadkracht

die we zien, maar hierbij mogen bijvoorbeeld agrariërs niet ordinair worden ingewisseld voor een stuk asfalt.

De voorzitter:

De heer Koerhuis heeft een vraag aan u.

De heer Koerhuis (VVD):

Dat er geen wildwesttaferelen moeten zijn op het gebied van stikstof, heb ik eerder ook ingebracht. Daar zijn wij het over eens. Alleen, ik heb de hele aanpak van wat we gaan doen rondom Utrecht ook beschreven in mijn inbreng en als je zegt dat dit alleen neerkomt op het verbreden van een stuk A27, dan gaat dat volgens mij voorbij aan de werkelijkheid. Het idee is dat we niet alleen voor de A27 extra rijbanen aanleggen, maar dat we alles aanpakken, ook de ring Zuid, de Noordelijke Randweg, de knooppunten en een stuk van het ov. Dat hele pakket zorgt ervoor dat de doorstroom en de verkeersveiligheid wordt verbeterd. Het is dus niet zo dat we alleen een stuk snelweg gaan verbreden.

De voorzitter:

Ik heb geen vraag gehoord in uw betoog. Ik wil de leden dus vragen om de interrupties compact te houden en te beperken tot een vraag. Als u dit soort nuances wilt aangeven, dan kan dat natuurlijk prima in een tweede termijn als reactie op andere sprekers. De heer Stoffer heeft wel een vraag, zie ik.

De heer Stoffer (SGP):

Ik zat een beetje te twijfelen of ik die vraag nu zou stellen of bij de Minister, maar nu de heer Koerhuis het er ook over heeft, stel ik mijn vraag ook. Ik vind altijd dat je mensen en organisaties recht moet doen. Ik heb vorige week bij het WGO Water over dit stikstofgebeuren een opmerking gemaakt die misschien wel wat kort door de bocht was; daar kwam ik deze week achter. Maar is de PvdA er zeker van dat de provincies echt niet op de hoogte waren van de onderhandelingen die Rijkswaterstaat voerde rond het stikstofdossier?

De heer De Hoop (PvdA):

Uit de inleiding van de vraag van de heer Stoffer maak ik op dat ik daar geen gelijk in zou hebben. Dat moet blijken, maar dat hoor ik dan graag van hem. Tegelijkertijd zie ik deze signalen. Mijn cruciale oproep hierbij is dat ik vind dat juist het Rijk regie moet nemen bij de verdeling van stikstof. Want op het moment dat daar ruimte in wordt gelaten, zie je in ieder geval dat een bedrijf als Schiphol die ruimte neemt. Ik hoorde signalen over Rijkswaterstaat. De heer Stoffer horende, zit daar misschien een stuk nuance in. Dan hoor ik dat graag. Ik ben dan ook niet de minste om dat meteen recht te zetten. Maar ik denk dat het fundamentele punt juist die beperkte stikstofruimte is en dat het cruciaal is dat het Rijk daar regie in neemt. Als ik ook maar iets gesteld heb dat niet zou kloppen, dan hoor ik dat graag, want dan neem ik het binnen een seconde terug.

De heer Stoffer (SGP):

Dank voor het antwoord van de PvdA. Dat doet ook de PvdA recht, denk ik, want zo heeft de PvdA er volgens mij altijd in gezeten: het is een partij die mensen en organisaties recht wil doen. Misschien is het goed als we die vraag gewoon bij de Minister neerleggen. Heeft Rijkswaterstaat dat inderdaad helemaal op eigen houtje gedaan, of waren de provincies gewoon best op de hoogte van wat er speelde? Dat lijkt mij eigenlijk het meest mooie. Mocht dat zo zijn, dan neem ik terug wat ik vorige week zei, zoals de PvdA-woordvoerder net ook aangaf.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik geleid deze vraag dan graag via u door aan het kabinet. Ik ben benieuwd wat hier precies aan de hand is met deze casus. Ik neem het signaal in ieder geval wel serieus.

De voorzitter:

Prima. Vervolgt u uw betoog.

De heer De Hoop (PvdA):

Voorzitter. Ik wilde richting een afronding gaan. Ik vond een stuk van sociaal geograaf Floor Milikowski afgelopen week ontzettend goed. Zij stelde dat de toekomst van dit land niet alleen in de Randstad ligt. Ik denk dat we ons dat met z'n allen ook steeds meer realiseren in deze commissie. Dat moet ik dus ook erkennen. Tegelijkertijd zie ik dat nog niet genoeg terug in de financiële keuzes. Ik vind dat de overheid daarom ook bereid moet zijn om een landelijke visie te ontwikkelen om een basis-niveau van bereikbaarheid mogelijk te maken. Daarvoor zal ik komende week gezamenlijk met mevrouw Bouchallikh namens GroenLinks voorstellen doen en een visie doen verspreiden bij de begroting lenW. Dus die kunt u tegemoetzien, en het kabinet ook. Ik hoop echt dat dit MIRT de start gaat zijn van die kentering.

Dank.

De voorzitter:

Hartelijk dank, meneer de Hoop. De volgende spreker van de zijde van de Kamer is de heer Van der Molen, van het CDA. Gaat uw gang.

De heer Van der Molen (CDA):

Dank, voorzitter. Het MIRT blijft het MIRT: een lijst vol hele concrete projecten. Nu overziet de Amerikaanse Minister voor Infrastructuur, Pete Buttigieg – op die uitspraak heb ik geoefend; volgens mij is het gelukt – met zijn Amerikaanse infrastructuurplan een nog veel langere lijst aan projecten. Hij maakte daarbij wel een mooie conclusie. Hij zei: stevig aangelegde infrastructuur is niet genoeg wanneer het niet bijdraagt aan een gezonde gemeenschap; uiteindelijk is alle infrastructuur sociaal. Ik ga zo een bekend rondje langs de regio's maken, maar ik hoop dat de afdrank daarvan is dat onze infrastructuur ook aan gemeenschappen bijdraagt. Dat is iets wat een CDA'er aanspreekt.

Voorzitter. Ik sluit me aan bij de opmerkingen die er al zijn gemaakt rond stikstof en het feit dat dat ons parten gaat spelen. Dat ga ik niet herhalen. Ik zie uit naar de antwoorden van de bewindspersonen.

Voorzitter. Ik begin in Noord-Nederland. Met het pakket van 7,5 miljard euro om infrastructuur mogelijk te maken bij woningbouwlocaties investeert dit kabinet volop in verkeer, niet in de laatste plaats in het openbaar vervoer. Het overzicht van investeringen laat echter zien dat het Noorden ten opzichte van de rest van het land sterk onderbedeeld wordt. 4% van de investeringen landt daar. Het Oosten en het Zuiden ontvangen drie keer zo veel, om maar over het westen van het land te zwijgen. Het Noorden kan niet afgedaan worden met een verwijzing naar de komst van de Lelylijn, want met een beetje geluk ligt die lijn er over tien of vijftien jaar.

Er zijn nu acute knelpunten, bijvoorbeeld voor de ambities op het spoor, maar vooral ook voor de regionale economie. Het spoor tussen Meppel en Zwolle is op het spoor vooralsnog de enige verbinding tussen het Noorden en de rest van Nederland. Door aanhoudende storingen bij Meppel is Noord-Nederland per week negen uur onbereikbaar per spoor. Dagelijks reizen er zo'n 75.000 reizigers over deze spoorverbinding. Ik vraag dan ook aan de Staatssecretaris of zij bereid is, zoals de regio en het CDA dat zijn, om te investeren in dit knelpunt, dus in de vergroting van de capaciteit van het station, het opheffen van urgente overwegen, en het

versterken van de tractie-energievoorziening. Ik leg dat maar even zo neer; andere collega's hebben daar ook over gesproken.

Voorzitter. Op het traject Leeuwarden–Zwolle is een robuuste spoorlijn een noodzaak. De vervanging van de HRMK-spoorbrug door een spoor-aquaduct is essentieel. Het CDA vindt ook dat dat niet langer kan wachten. Er vinden twintig storingen per jaar plaats door een verouderde spoorbrug, met vertragingen en veel uitval tot gevolg. Graag ook een reactie van de Staatssecretaris op dit tweede chronische knelpunt in het spoorwegennet, dat we zouden kunnen verhelpen door een aquaduct aan te leggen. Ik wijs er bovendien op dat zowel bij Meppel als bij Leeuwarden grootschalige woningbouw voorzien is, dus dit past ook in de lijn van het kabinet.

Voorzitter. Dan de Nedersaksenlijn. Met een vrij geringe investering kan de bereikbaarheid van een heel gebied van ons land uit de brand worden geholpen. Juist dat gebied heeft een sociaaleconomische achterstand in te lopen. De regio is bereid 63 miljoen aan cofinanciering beschikbaar te stellen. Hoe kijkt de Staatssecretaris naar deze handreiking? Is zij bereid om te investeren in de verdere uitwerking op weg naar opname in het MIRT?

Voorzitter. Zonder een beter emplacement op het traject Leeuwarden–Sneek kan de vierde trein die daar voorzien is niet langer rijden. Wat gaat de Staatssecretaris aan dit punt doen?

Voorzitter. Dan Zuid-Nederland. Eerlijk gezegd gaan onze tanden wat knarsen met betrekking tot de almaar voortdurende vertraging bij de opwaardering van de Maaslijn. De drie jaar verdere vertraging is een zware tegenvaller voor de regio. Wordt het niet tijd dat de rijksoverheid dit project gaat trekken? Misschien kunnen we op die manier tijdswinst boeken. Ik leg dat aan de bewindspersonen voor.

Voorzitter. De aanhouder wint. Daarom begin ik nog maar eens over de verbreding van het fietspad over de Maasbrug tussen Gennep en Oeffelt. Daar is vanwege het smalle fietspad de verkeersveiligheid in het geding, maar het verbreden van een fietspad, waaraan provincies willen meebetalen, is lastiger voor elkaar te krijgen dan 1,4 miljard voor een tramlijn in Utrecht. Waarom, vraag ik aan de Minister en Staatssecretaris.

Voorzitter. De afschaling door het personeelstekort bij de NS op het traject Breda–Amsterdam is wel erg zuur gezien de grote investeringen die hier in het hsl-spoor zijn gedaan. Welke mogelijkheden ziet het kabinet om de NS aan te sporen hier andere keuzes te maken, zeker gezien de woningbouwambities die men in Breda heeft?

Voorzitter. Dan Zuidwest-Nederland. Allereerst is het CDA benieuwd naar de voortgang van de gesprekken over het afschaffen van de tol in de Westerscheldetunnel. Uit Zeeland horen we signalen dat die tolheffing eerder beëindigd zou kunnen worden. Ik vraag aan de Minister of hij net zo optimistisch is. De Zeelandbrug nadert het einde van zijn levensduur. Als we die fors gaan repareren, kan hij nog maximaal vijftien jaar mee. Zou het kabinet een tijdpad voor de reparatie en voor de vervanging kunnen schetsen?

Het verkeer op de route A4/A58 vanuit Zeeland en Antwerpen naar Rotterdam loopt heel vaak vast bij Bergen op Zoom. Economisch gezien is dat een probleem voor de as Rotterdam–Antwerpen, maar zeker voor Zeeland, want het is de enige rijksweg Zeeland uit. Op welke acties voor het knooppunt Zoomland kunnen we de komende jaren rekenen?

In Zeeland speelt op de langere termijn de relatie tussen de verduurzaming van de industrie en infra een rol. Denk aan de waterstofbackbone en het complete elektriciteitsnetwerk, maar ook aan het CCS-netwerk daar. Hoe gaat de Minister die in een versterkte infrastructuur een plek geven? In Zuid-Holland zijn de Oude Lijn, de Rotterdamse Oeververbindingen en de Binckhorst in de prijzen gevallen. Het CDA mist nog één project: het knelpunt A12-N11. Dat staat bovenaan in de top twintig van de lijst economische verliesposten van de Rapportage Rijkswegennet en het

hangt samen met de verkeersveiligheid en de woningbouwambities in de regio. Zou de Minister een bod van de regio serieus willen bekijken? Deelt de Minister de opvatting dat een parallelstructuur inclusief extra op- en afritten bij Bodegraven randvoorwaardelijk is voor de Bodegravenboog? Zou de Minister willen bezien welke mogelijkheden het Rijk heeft om een financiële bijdrage te leveren aan het op korte termijn creëren van een veilige fietsoversteek op of over de op- en afritten van de N11?

Voorzitter, in deze regio het laatste. De Haringvlietbrug gaat dicht. Hoe gaat het dan met de bereikbaarheid voor ambulances en politie? Hoe gaat het kabinet zich ervoor inspannen om de overlast voor het woon-werkverkeer zo veel mogelijk te beperken?

Dan Noordwest-Nederland. Naar aanleiding van een CDA/VVD-motie uit 2019 werd in mei 2021 een rapport van Arcadis gepresenteerd met mogelijke maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid op de N9. Er is wel wat geld beschikbaar gekomen via het verkeersveiliger maken van de N-wegen, maar de maatregelen die zoden aan de dijk zetten, zijn nog niet voor elkaar. Zou de Minister een routekaart willen opstellen om de verkeersveiligheid op de N9 daadwerkelijk te verbeteren? De pont bij Nieuwer Ter Aa zal in de vaart blijven totdat een alternatief is gerealiseerd, zo stelt een aangenomen CDA/PvdA-motie. Bij dezen vraag ik naar de status van de uitvoering en of provincie, gemeente en Rijk al een akkoord hebben over een fietsbrug.

Voorzitter. Het spoor tussen Almere en Zwolle gaat in 2027 voor maanden dicht voor het testen van het nieuwe veiligheidssysteem op het spoor, het ERTMS, dit terwijl diezelfde verbinding nu al maanden is gehinderd door de brandschade bij Dronten. Wat gaat de Minister of in ieder geval de Staatssecretaris doen om de overlast voor reizigers te voorkomen?

De voorzitter:

Meneer Van der Molen, er is een vraag voor u van de heer De Hoop. Gaat uw gang, meneer De Hoop.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik heb ontzettend prettig samengewerkt met de heer Van der Molen inzake het pontje Nieuwer Ter Aa, dat voor die regio van cruciaal belang is. Ik weet dat de heer Van der Molen en ik dezelfde frustratie deelden: de veiligheid zou daarbij wel of niet in het geding komen, terwijl er eerder eigenlijk nog niks was gebeurd. Daar liepen we keer op keer tegen aan toen we het verschil wilden maken voor dat pontje in die regio. Bij de veiligheid van bijvoorbeeld het grote plan in Rotterdam zet de havenmeester heel veel vraagtekens, maar daarvoor lijkt nu veel gemakkelijker wel een heel budget te zijn vrijgemaakt. Wat vindt de heer Van der Molen daar dan van? Het traject kennende dat wij samen voor Nieuwer Ter Aa hebben doorlopen, vind ik dat best wel ingewikkeld.

De voorzitter:

Meneer Van der Molen, het voordeel is dat dit de laatste interruptie was van de heer De Hoop.

De heer Van der Molen (CDA):

Voor wie is dat een voordeel? Dat is voor een voorzitter een wat scherpe uitlating.

De voorzitter:

Het is een voordeel voor u, zei ik. De boodschap was eigenlijk vooral dat de interrupties van de heer De Hoop op zijn.

De heer De Hoop (PvdA):

Dat is toch geen waardeoordeel over mijn interrupties?

De voorzitter:
Neenee, absoluut niet.

De heer Van der Molen (CDA):

De afdronk was wel een beetje dat het fijn was dat de heer De Hoop niet meer zou kunnen interrumperen.

Bij alle infrastructuurprojecten speelt veiligheid een grote rol, of het nou om bruggen over water gaat of om de A27. Bij de A27 zijn er ook alternatieven die het plan van het kabinet zouden kunnen vervangen maar slecht zijn voor de verkeersveiligheid. Ik vind dat je dat soort plannen dan niet moet uitvoeren. Je kunt niet een loopje nemen met de veiligheid. Aan de andere kant gaat het om het verdelen van het geld. Ik vind dat er relatief gezien al te veel geld naar de Randstad gaat. Stel dat we in Rotterdam kiezen voor een andere oplossing waarvan de kosten vele malen hoger zijn. Daardoor zouden we de bult met geld die op dezelfde plek terechtkomt, alleen nog maar veel groter maken. Daar ben ik niet voor. Maar als er echt serieuze vragen zijn over veiligheid, dan moet daarnaar worden gekeken. Ik denk niet dat het Rijk een project zou uitvoeren als de verkeersveiligheid daarbij niet gegarandeerd zou zijn.

De voorzitter:

Om alle schijn te vermijden kijk ik naar de heer De Hoop. Ik gun hem een vervolgvraag als hij daar behoefte aan heeft. Dat hoeft niet? Nou, fijn. Gaat u verder met uw betoog, meneer Van der Molen.

De heer Van der Molen (CDA):

Ja, voorzitter. Ik eindig in Oost-Nederland. Het is goed dat er een impuls komt voor de treinverbinding Zwolle–Twente–Münster, de treinverbinding die de grens over gaat. Laten we niet vergeten dat het hierbij om meer gaat dan een treinverbinding. Het gaat ook om een integrale ruimtelijke ontwikkeling voor dat traject richting het buitenland.

Voorzitter. Is het kabinet bereid zich te committeren aan een MIRT-onderzoek naar de ontwikkeling van de mobiliteitshub bij Culemborg? Ik wijs op een CDA-motie uit 2020 over het breed beschikbaar maken van deze hubs in Gelderland. De spoorcorridor Amersfoort–Zwolle is een belangrijke schakel in de ov-verbinding tussen het Noorden en het Oosten van het land en de Randstad. Een MIRT-studie uit 2017 maakte al duidelijk dat de basis voor elke verbetering op het spoor een keervoorziening is in de vorm van een passeerspoor in Harderwijk. Welke vervolgstappen is het ministerie bereid op korte termijn te nemen?

Voorzitter ...

De voorzitter:

Excuus, meneer Van der Molen. Er is een interruptie van mevrouw Pouw-Verweij. Gaat uw gang.

Mevrouw Pouw-Verweij (JA21):

Die grijpt eigenlijk weer ietsje verder terug, naar het spoor tussen Zwolle en Meppel. Ik hoorde meneer Van der Molen daar eerder over. Ik ben heel blij om te horen dat we wat dat betreft op één lijn zitten. Er zijn dagelijks 75.000 reizigers die heel regelmatig uren stilstaan. Daar moeten we absoluut aandacht voor hebben. Ik wilde eigenlijk naar het volgende vragen. Op basis van input van de provincies, komen wij samen met BBB met een amendement om hier eenmalig 75 miljoen voor vrij te maken om een oplossing te bieden voor deze flessenhals. Kan ik op basis van het verhaal van de heer Van der Molen steun verwachten vanuit het CDA voor dit amendement?

De heer Van der Molen (CDA):

Amendementen en moties bestaan altijd uit een plan en ook uit een dekking. Wij delen het plan. Naar die dekking moet ik kijken. Ik sluit niet uit dat andere partijen ook nog met voorstellen komen bij de begroting die gaan over investeren in het oplossen van het knelpunt tussen Meppel en Zwolle. Ik zal even moeten afwegen hoe dat landt. Om helder te zijn: het CDA is bereid de portemonnee van het Rijk en dus van de burger te trekken om het knelpunt daar op te lossen. Datzelfde geldt – dat heb ik al aangegeven – voor het knelpunt bij de brug over het Van Harinxmakanaal, waar spoor en waterweg elkaar kruisen. Het wordt gewoon tijd dat we bereid zijn daar met elkaar in te investeren. Het CDA zal daar richting de begroting het voortouw in nemen, zoals ik ook van andere collega's van D66 en de VVD signalen heb gehoord – wellicht hoor ik die straks ook in de inbreng van de ChristenUnie – dat zij bereid zijn om te investeren. Het CDA vindt dat het geld, als er extra geïnvesteerd wordt, voor het overgrote deel in het Noorden terecht moet komen, omdat ze daar zo verschrikkelijk onderbedeeld zijn geweest als het gaat om de zak met geld van afgelopen week.

De voorzitter:

Mevrouw Pouw-Verweij, heeft u nog een vervolgvraag? Ja. Gaat uw gang.

Mevrouw **Pouw-Verweij** (JA21):

Alleen een opmerking. Over de intenties zijn we het dan in ieder geval volledig eens. Dan moet het met de dekking vast goedgekomen.

De voorzitter:

Meneer Van der Molen, vervolgt u uw betoog. U heeft voor de eerste termijn nog 30 seconden. U mag natuurlijk doorgaan, maar dan gaat het van de tweede termijn af.

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

Dat was ik niet van plan. Ik wil wel nog tegen mevrouw Pouw-Verweij zeggen dat ik het heel fijn vind dat de steun voor investeringen in het Noorden in deze commissie zo breed is, en dat ook JA21 en BBB daaraan mee willen doen.

Voorzitter. Ik zou willen eindigen met aandacht vragen voor de N50, zoals collega Stoffer dat net ook heeft gedaan. De burgemeester van Kampen noemde dat terecht «een genadeloze weg». Er is nu een tijdelijke middenbarrière toegezegd, maar ik wil de Minister ertoe oproepen om de benodigde verbreding niet uit het oog te verliezen. Bij de N35 is al een tracébesluit genomen voor twee rijbanen, met elk twee rijstroken. Minister, het kan toch niet zo zijn dat dit project vier jaar vertraging oploopt, onder andere door een gebrek aan stikstofdeskundigen? Ik vind dat dat ook voor de N50 geldt. Daar waren weer twee slachtoffers, weliswaar na een politieachtervolging, maar dat zijn weer twee levens te betreuren. Dit soort projecten kunnen niet wachten tot wij het stikstofprobleem hebben opgelost.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Hoop. Ik bedoel meneer Van der Molen, excuus. De volgende spreker aan de zijde van de Kamer is mevrouw Kröger, van GroenLinks. Gaat uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

In één keer goed, voorzitter.

Voorzitter. Als betaalbaar vervoer voor iedereen en bereikbaarheid onder druk komen te staan, krijg je vervoersarmoede. Dat betekent uitsluiting, doordat je niet het geld hebt om ergens te kunnen komen of doordat het betaalbare openbaar vervoer simpelweg niet in jouw dorp of wijk komt.

Daardoor niet op bezoek kunnen bij een ziek familielid of niet naar een sollicitatiegesprek kunnen, is helaas de praktijk voor heel veel mensen. Ondertussen lopen we ook keihard aan tegen de grenzen van natuur, gezondheid en klimaat. Stikstof, fijnstof, CO₂: de reductiecijfers van de mobiliteitssector vallen tegen. We moeten dus toe naar een nieuwe blik op mobiliteit, binnen de grenzen van de planeet, maar ook binnen de sociale grenzen van inclusiviteit en rechtvaardigheid. Als je die twee grenzen neemt, dan is het evident dat een sterke focus op collectieve voorzieningen je uitkomst is. Daarom zijn we ook blij dat er in het MIRT gekozen is voor meer aandacht voor openbaar vervoer dan in de voorgaande jaren.

Maar, voorzitter, we hebben wel een aantal zorgen. De modellen waarop deze investeringen worden gebaseerd, worden aangepast, maar het lijkt alsof het kabinet toch blijft bij de arbitraire keuze dat verlies van tijd en het gemak van automobilititeiten maatschappelijk kostbaarder zouden zijn dan het ov. Kan de Minister hierop reflecteren? En wanneer komen die objectieve, meetbare indicatoren voor brede welvaart, zoals KiM en PBL adviseren, met betere kengetallen zoals sociale aspecten, vervoersarmoede en landschapswaarde? Die moeten integraal worden meegenomen. En krijgen we een norm voor een minimumbereikbaarheidsniveau waar we wel degelijk op kunnen gaan sturen?

Voor klimaat moeten we ons – en dat is echt prioriteit wat mij betreft – bij alle nieuwe investeringen afvragen of deze passen binnen de doelstellingen van het Akkoord van Parijs of dat ze daar juist afbreuk aan doen. Waarom is de update van de WLO-scenario's – die koersen nog steeds af op veel te hoge temperatuurstijging – die in 2021 zou komen, vertraagd? Is het kabinet bereid dit alsnog met spoed te verwerken in de MKBA's, bijvoorbeeld door een update mee te nemen in het Handboek Milieuprijzen? Daarmee sluit ik aan bij de vraag van collega Van Ginneken.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, er is een vraag aan u van de heer Madlener. Gaat uw gang.

De heer Madlener (PVV):

Misschien kunnen sommige mensen het al raden. GroenLinks zegt: leg al het beleid langs de meetlat van Parijs. Dat gaat natuurlijk over CO₂-uitstoot. Nu vraag ik me af of ook immigratiebeleid daartoe behoort. Of zegt u: nee, we gaan alleen Nederlanders pesten met een gebrek aan wegen, maar de immigratie gaat maar door? U weet dat er elk jaar een stad als Leiden in Nederland bij komt. Die mensen stoten ook heel veel CO₂ uit.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het verbaast mij altijd dat partijen die aandacht vragen voor de verhouding tussen klimaat en migratie, dat altijd heel eenzijdig doen. Dus ze stellen dit soort vragen, maar zeggen eigenlijk nooit: het is het allerbelangrijkste dat we klimaatverandering keihard aanpakken, ook omdat er wereldwijd honderden miljoenen mensen op de vlucht zullen gaan vanwege droogte en omdat hele gebieden onleefbaar worden. Dus het is vrij selectief aandacht vragen voor dit vraagstuk. Ik denk dat we zien dat de bevolking groeit in de breedte. Een heleboel factoren hebben daar invloed op. Dat moet je meenemen in je modellen over hoe je de ruimte in Nederland verdeelt. Bij de keuzes die je daarbij maakt, is CO₂ wat ons betreft een harde parameter.

De heer Madlener (PVV):

Ik ben niet selectief, GroenLinks is selectief, want GroenLinks zegt: we moeten al het beleid langs de meetlat van Parijs leggen, behalve immigratiebeleid; dat mag lekker doorgaan. De Nederlandse bevolking

groeit, waardoor hier natuurlijk veel meer stikstofuitstoot komt. Dat hoort er nou eenmaal bij. Ik stel hier vast dat dit een onjuistheid is die u mij verwijt. U bent selectief, niet ik. Ten tweede zorgt immigratie gewoon voor gigantische problemen in Nederland. Dat zien jullie toch ook wel? Waarom is GroenLinks blind voor de negatieve gevolgen van al die immigratie naar Nederland?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Volgens mij komen we nu een beetje in een ander debat. Dat debat kunnen we ook hebben en dat heet het asieldebat. Daarvoor hebben we net een WGO gehad. We kijken naar de instroom in Nederland. Daar zijn een heleboel factoren voor. Ik zie dat de PVV altijd eenzijdig focust op alleen mensen die vluchten voor oorlog en geweld. Ik zou zeggen: als de PVV zich kennelijk heel erg zorgen maakt over vluchtelingen, dan zou ik vooral deze Minister aansporen om een keihard en heel goed klimaatbeleid te voeren, want dat is in de toekomst het grote vraagstuk.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Vervolgt u uw betoog.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Even schakelen. Wij zijn blij dat er door het kabinet vanuit de woningbouwopgave die er ligt gekeken is naar de mobiliteitsinvesteringen die daarbij horen. Het is daardoor ook logisch dat er gekozen is voor een zwaartepunt bij ov. Wat we alleen als GroenLinks echt onbegrijpelijk vinden, is dat er niet voor is gekozen om een aantal van de oude wegenprojecten, die met die andere bril op zijn gemaakt, heel kritisch tegen het licht te houden. Bereikbaarheid met klimaat en stikstof als grens: daarmee kom je niet tot die keuzes. Neem bijvoorbeeld de A27. Een aantal collega's hebben daar al aan gerefereerd. Het is een peperduur project voor een paar minuten reistijdwinst en ten koste van de prachtige natuur in de Amelisweerd en op de Veluwe door de stikstofuitstoot. Nu zijn er ook al boerderijen opgekocht om alvast stikstofruimte te claimen, maar die ruimte hebben we keihard nodig voor de natuur en voor PAS-melders. Dus waarom blijven we doorgaan met dit soort overbodige asfaltprojecten? Ik sluit me dan ook aan bij de vragen van de SP over het alternatief. Dat moet heel serieus gewogen worden.

Voorzitter. De stikstofcrisis heeft natuurlijk vrijwel alle projecten op de rem gezet. In een lijst met projecten van het BO MIRT zien we het ene na het andere project stilvallen. Die vertraging kost ook weer geld. Kunnen we geen kosten besparen door projecten voortijdig on hold te zetten als deze de komende jaren toch kansloos zijn? Want we moeten echt alle beschikbare capaciteit – denk aan vrije stikstofruimte, stikstofdeskundigen en emissievrije bouwmachines – inzetten waar het grootste probleemoplossende vermogen is. Is de Minister het met deze blik eens? Is hij dan bereid tot een herprioritering te komen van wat we doen en wat in de ijskast gaat?

Voorzitter. Stel dat we toch even ver de toekomst in kijken. Het ging net in een interruptiedebat met de VVD al even over het volgende idee. De Amsterdamse haven gaat echt van rol veranderen. Het is nu een heel erg fossiele haven. Is nou echt het idee om een natuurgebied op te offeren om toch ruimte te geven aan die havenfunctionaliteit? Hoe kijkt de Minister daarnaar wat betreft het perspectief voor over 30 jaar? Hoe past dit binnen een klimaatscenario?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Als mevrouw Kröger die haven niet wil verplaatsen, hoe ziet zij dan Amsterdam Haven-Stad voor zich, waar zo'n 90.000 woningen moeten worden gebouwd? We hebben hier ook al veel debat over gehad. De bevolking groeit fors. Daar moeten woningen voor gebouwd worden.

Daar moet ruimte voor zijn in dit land. Anderzijds, als die mensen daar gaan wonen, moeten ze ook ergens gaan werken. De Amsterdamse haven zorgt voor zo'n 70.000 banen. Laten we er nou op inzetten dat we die banen behouden, zodat de bevolking die fors groeit, ook ergens kan gaan werken.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Er is volgens mij vooral een enorm arbeidsmarkttekort. Je ziet in de transitie naar duurzaamheid vooral dat er ongelofelijke hoeveelheden mensen nodig zijn om de transitie te doen. Laten we dus vooral inzetten op de banen die we echt voor de toekomst nodig hebben. Ja, we zullen ook in de toekomst havens nodig hebben. Zeker. Het is inderdaad nodig om havenactiviteiten weg te halen uit de Amsterdamse haven, zodat we er woningen kunnen bouwen. Mijn vraag is de volgende. Laten we vooral eerst een visie hebben op hoe de Amsterdamse haven nodig is, hoe de samenhang is met de Rotterdamse haven en andere havens, maar ook met omringende landen, voordat we nu besluiten een natuurgebied daarvoor te gaan opofferen. Ik vind de volgorde in dezen problematisch. Ik denk ook dat havens als zodanig een andere rol krijgen in de toekomst. Maar goed, daar gaan we debatten met de Minister over voeren bij het overleg Maritiem, denk ik. Havens gaan een andere rol krijgen.

De **voorzitter**:

Meneer Koerhuis heeft een vervolgvraag.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik heb een probleem met die volgorde, want het woningtekort is groot. In feite zet mevrouw Kröger hier dus de ontwikkeling van Amsterdam Haven-Stad op slot. Dat is jammer. Ik zou er juist graag mee door willen gaan. Ik vraag mevrouw Kröger dan ook eens te gaan praten met haar GroenLinksbestuurders in Amsterdam, want die willen ook graag doorgaan met het bouwen van die woningen. Aan de andere kant klopt het dat de haven moet en gaat verduurzamen. We weten ook allemaal dat de verduurzaming van activiteiten over het algemeen meer ruimte kost. Dat zou ik mevrouw Kröger nog willen meegeven. Ik doe ook de uitnodiging: doe gerust mee in de kennisthemagroep die de heer Van Raan en ik zijn gestart in deze commissie, om te kijken hoe we de havens gaan verduurzamen en die inderdaad klaar kunnen maken voor de toekomst.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Volgens mij is de VVD hier een beetje mijn woorden aan het verdraaien. Ik zeg dat ik projecten rond de bouw in Amsterdam in dat havengebied volledig steun. Ik woon er zelf heel dichtbij. Ik denk dat het heel belangrijk is dat dat een schone en veilige plek is waar ook veel woningen zijn. Ik denk dat je er heel goed naar kan kijken welke activiteiten je in een havengebied houdt en ook of er ruimte is in het Noordzeekanaalgebied. De heer Koerhuis zei dat zelf al in zijn eigen termijn. Ik zeg alleen: laten we nou geen ruimte in een natuurgebied gaan reserveren of plannen maken om daar havenactiviteiten te gaan ontwikkelen als we nog geeneens een visie hebben op hoe groot die haven gaat zijn in de toekomst. Dat lijkt mij een verkeerde volgorde en gang van zaken, en bovendien onwenselijk.

De **voorzitter**:

Oké. Vervolgt u uw betoog, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Wij zijn erg blij met de duurzame ontsluiting van de vijftien grootschalige woningbouwgebieden. We zien dat daar belangrijke investeringen gedaan worden waar we eigenlijk al jaren voor pleiten, en dat die nu eindelijk

doorgang vinden. Maar er zijn ook wel wat vragen. Die zijn ook door collega's gesteld. Een additionele vraag daarbij is: is er voldoende oog voor knelpunten buiten die vijftien gebieden? Ik geef een voorbeeld. Er is op dit moment 585 miljoen geïnvesteerd in baanstabieleit en geluidsmaatregelen voor omwonenden, maar de opgave voor slappe bodems is veel groter dan dat. Om het openbaar vervoer te laten groeien, moet er frequenter zwaarder materieel gaan rijden op trajecten waar dat nu onmogelijk is. Ziet de Staatssecretaris ook dat dat bedrag onvoldoende is om alle problemen op te lossen en hoe gaat zij daarmee om?

Voorzitter. Dan een specifiek spoortraject: Utrecht–Arnhem en naar de Duitse grens en verder. Wat ons betreft een cruciaal stuk spoor, zowel voor de binnenlandse bereikbaarheid als internationaal. Er zou een routekaart komen, maar eigenlijk wordt er nu alleen nog een corridorstudie gedaan. Waarom is dit project niet in veel grotere vaart doorgezet en ook aangemeld om mee te dingen naar Europese gelden?

Dan een aantal vragen over versterking richting Noord-Nederland. Collega's hebben het al gehad over de situatie rond de flessenhals Meppel. Ik sluit me heel graag aan bij die vragen. Ik denk dat het heel belangrijk is dat we echt zorgen dat daar gewoon meer ruimte komt voor meer intercity's en kortere reistijden en dat we die kwetsbaarheid uit ons spoorsysteem halen.

Voorzitter, dan over het geld in de Randstad. Er is veel geld gereserveerd voor de Noord/Zuidlijn. Wij zien wel dat dat belangrijk is, mits het leidt tot een dubbele modal shift: we spelen ruimte vrij in de Schiphol tunnel, waardoor er meer internationale treinen kunnen rijden en we dus van auto naar metro en van vliegtuig naar trein gaan. Maar is dit ook in de plannen geborgd en is dit ook in lijn met het beleid dat deze Minister van Luchtvaart ondertussen voert? Hoe weten we zeker dat het doortrekken van de Noord/Zuidlijn niet leidt tot de groei van Schiphol en dat het vooral bedoeld is om die groei te faciliteren?

Voorzitter, tot slot de fiets. Niet eerder werd er zo veel geïnvesteerd in fietsinfrastructuur. Daar zijn we ontzettend blij mee. Een compliment. Maar er is wel weer veel focus op die vijftien grote bouwlocaties. Dan is de vraag: wat blijft er over voor de rest? Met slechts 6 miljoen voor een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes is dat echt onvoldoende. Dat realiseert de Staatssecretaris zich volgens mij ook. Komt er een concreet plan voor hoe dit uitgevoerd gaat worden met extra budget, zodat we zorgen dat dat voor heel Nederland gaat gelden?

Dan tot allerlaatste slot over bruggen. Er zijn al vragen gesteld door collega's over de brug in Rotterdam, die van de VVD kennelijk per se ook voor auto's toegankelijk moet zijn, waardoor niet is gekozen voor een metrotunnel met hele grote additionele waarde. Ik wil heel graag van de Minister horen waarom deze keuze is gemaakt en waarom er niet breder is gekeken naar de bredewelvaartsaspecten die je daarin zou kunnen meenemen.

Een brug waar het Rijk op dit moment ook geen financiering voor uittrekt, is een brug over het IJ. In Amsterdam-Noord worden tienduizenden woningen gebouwd. Dat is een enorm stevige woningbouwlocatie. Ondertussen moeten reizigers op pontjes, die dat helemaal niet aankunnen. Waarom wordt er niet geïnvesteerd in een brug? Zo duwen we eigenlijk iedereen weer de auto in.

Voorzitter, afsluitend. Nederland is een klein land. Goede bereikbaarheid is voor iedereen essentieel om sociale ongelijkheid aan te pakken. Ondertussen hebben we te maken met de harde grenzen van klimaat, stikstof en ruimtegebruik. De oplossing is structureel te kiezen voor goed openbaar vervoer en de fiets. Deze begroting zet duidelijk eerste stappen. Nu moeten we zorgen dat die stappen echt een sprint worden richting een duurzame mobiliteitsvisie.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Als eerste een interruptie van meneer Alkaya. Gaat uw gang.

De heer **Alkaya** (SP):

Ik snap alle terechte kritische vragen over de Noord/Zuidlijn. Ik heb nog geen conclusie gehoord. Als het kabinet voorziet in extra onderbouwing, steunt GroenLinks dan in principe dat plan voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en verder?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja, omdat wij denken dat het doortrekken van de Noord/Zuidlijn een waardevolle schakel is in die dubbele modal shift, dat het ook waardevol is als er in de Schipholtunnel meer ruimte wordt vrijgespeeld voor internationaal spoorvervoer. Ik denk ook dat dat nu een bottleneck is. Ik ben wel heel benieuwd hoe deze Minister daartegen aankijkt en hoe hij dat in lijn brengt met de rest van zijn beleidsagenda. Daar heb ik wel mijn zorgen over, maar volgens mij heeft de heer Alkaya die ook.

De heer **Alkaya** (SP):

Die zorg heb ik ook, alleen heb ik kennisgenomen van die plannen en ja, het is een knelpunt, maar er zijn nog veel meer knelpunten in het land. Als wij hier met z'n allen constateren dat die verdeling regio-Randstad scheef is en ik zie dat er heel veel geld gaat naar het doortrekken van die Noord/Zuidlijn, dan weet ik niet of dit nou de beste manier is om die knelpunten op te lossen. We hebben het over Meppel. Er zou echt een fractie van het geld nodig zijn om dat knelpunt op te lossen. Is er niet ook met de linkse vrienden na te denken over een andere verdeling tussen Randstad en regio, en om van het doortrekken van die Noord/Zuidlijn, wat ik toch echt een beetje een exemplarisch voorbeeld vind van die scheve verdeling, af te zien?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik weet niet of ik de verdeling zou zien als de verdeling Randstad-regio of meer als heel kritisch kijken naar gelden die we hebben vastgezet voor snelwegprojecten, die je niet meer gaat doen als je ze langs de lat van nu legt. Daar ben ik het helemaal mee eens. Ik ben het er ook helemaal mee eens dat we dan zorgen dat we die gelden echt investeren in een hele lijst van verschillende projecten die collega's genoemd hebben. Daar zou wat mij betreft eerder de oplossing zitten.

De **voorzitter**:

Dan heeft de heer Koerhuis een interruptie. Nee? U trekt «m in? Mevrouw Kröger, u heeft anderhalve minuut meer spreektijd gebruikt in de eerste termijn. Dat is op zich niet erg, maar dat gaat dan af van uw spreektijd in de tweede termijn. Daar heeft u dan nog twee minuten over. Mevrouw Van der Plas, heeft u nog een interruptie?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ja, want de vraag die ik aan de heer De Hoop stelde, wil ik eigenlijk ook aan mevrouw Kröger stellen. Er wordt zo blindgestaard op de stikstofreductie. Hier wordt er gedacht: stikstofuitstoot, stikstofdepositie, natuur gaat kapot. Dat is gewoon niet het geval. Het verschilt ook per gebied. We hebben verschillende gronden in Nederland. We hebben löss, zand en klei. Als er heel veel stikstofuitstoot of -depositie is, wil dat niet zeggen dat de natuur daar per se beschadigd raakt. De focus op «we moeten stikstof reduceren en dan komt alles goed» snap ik niet. Dat weten we helemaal niet. Dat heeft het PBL, het Planbureau voor de Leefomgeving, ook gezegd. Ik wil eigenlijk vragen waarom de focus daar zo op blijft, terwijl gewoon heel Nederland op slot zit. Er kunnen geen woningen gebouwd

worden. Er kunnen geen wegen verbreed worden. Ik noemde de N50 al. Waarom zijn we hier niet bereid te kijken naar effectieve maatregelen die ervoor zorgen dat én Nederland van het slot komt én we goed kunnen blijven zorgen voor de natuur? Waarom blijft dat hele reductieverhaal zo in de hoofden van mevrouw Kröger, meneer De Hoop en een heleboel andere partijen hier in de Kamer?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het simpele antwoord daarop is dat er gewoon heel erg veel wetenschappelijk onderzoek is naar hoe heftig de impact van de uitstoot is op de natuur. Als mevrouw Van der Plas heeft opgelet, weet ze dat ik het heb gehad over CO₂-uitstoot, over stikstof, over luchtkwaliteit. Ik denk dat het gewoon heel belangrijk is dat dit kabinet nu eindelijk stappen gaat zetten om die stikstofuitstoot te reduceren. Ik vind het heel erg belangrijk dat dat in verschillende sectoren gebeurt, dus zeker niet alleen in de landbouw, maar ook in de industrie, de luchtvaart, de scheepvaart en dus ook in de mobiliteit. Maar daar gaan we zeker een ander debat over hebben. Dat zijn allemaal argumenten om te zeggen: als je nou echt een duurzaam vervoersysteem voor de toekomst wil bouwen, dan doe je dat binnen de grenzen van het klimaat, van de natuur, van de gezondheid. Dan maak je andere keuzes. Ik zie een beginnetje van die keuzes, maar dat zie ik niet terugkijkend. Daarom mijn vragen.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van der Plas, heeft u nog een vervolgvraag?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ja. Kijk, er wordt altijd teruggegrepen op wetenschappelijke rapporten, maar het is soms ook een beetje selectief shoppen. Ik wil geen afbreuk doen aan rapporten die verschijnen, maar er verschijnt ook een rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving waarin heel duidelijk wordt gesteld dat je goed moet kijken naar de natuurgebieden: waar is er schade en wat kan daar de oorzaak van zijn? Dat kan bijvoorbeeld ook droogte zijn. Daar zijn verschillende oorzaken van. Als je hebt vastgesteld welke oorzaak dat heeft, dan moet je gaan kijken hoe we dat gaan herstellen. Dat kan met een aantal maatregelen. Als uiteindelijk blijkt dat stikstof de oorzaak is en je de natuur door stikstof kunt herstellen, dan moet je dat doen. Prima. Dat vind ik geen probleem. Maar nogmaals, hier is een soort tunnelvisie van «die stikstof moet naar beneden, want dan gaat het goed met de natuur». Dan denk ik: waarom wordt het ene rapport dan wel aangehaald en het andere, waarin het PBL dat stelt, vergeten? Het gaat toch om het doel? Het doel is goed voor de natuur zorgen en daar waar nodig, waar schade is, het herstellen. Daar moeten we toch naartoe? Het is toch niet alleen maar stikstofreductie? Daarvan zeggen het PBL en andere: we weten eigenlijk helemaal niet wat daar precies de effecten van zijn en of dat het wel is. Dat begrijp ik niet. Misschien kan mevrouw Kröger dat nog een keer uitleggen.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, kunt u dat uitleggen?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik wil er best in meegaan dat er nog veel meer nodig is om onze natuur robuust te krijgen dan alleen het reduceren van stikstof. Maar het is een feit dat er in een heleboel Natura 2000-gebieden op een heleboel plekken een enorme impact is van stikstof, dat we een stikstofdeken hebben in Nederland, onder andere ook veroorzaakt door wegverkeer, industrie en luchtvaart, en dat dit kabinet ervoor kiest om te weinig te doen aan die aspecten. Ik vind het heel erg belangrijk om Onze Minister in het MIRT-debat hierop te blijven bevragen. Dat we nu eindelijk zeggen dat we

ervoor gaan zorgen dat de stikstofuitstoot naar beneden gaat, maar ook dat CO₂ gereduceerd moet worden en dat we ook gaan werken aan de luchtkwaliteit, betekent wel dat we keuzes moeten maken. Ik zie een beginnetje van die keuzes, maar het kan wat mij betreft nog heel veel steviger. Vandaar de vraag aan het kabinet.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Van der Plas, ik zie u met de hand in de lucht. Gaat uw gang.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Kijk, dat is ook zo'n mantra dat verkondigd wordt. In een heleboel Natura 2000-gebieden gaat het slecht. Van de 162 Natura 2000-gebieden zijn er 32 kleiner dan 200 hectare. 80% van die 200, dus die heel kleine, zijn overbelast met stikstof. Bij de grotere gebieden zie je dat die belasting veel minder is, wat op zich vrij logisch is. We hebben voorgesteld om te kijken of je die natuurgebieden kunt herijken, zodat je meerdere grotere gebieden maakt in plaats van die kleine postzegels. Er zijn van die postzegeltjes Natura 2000-gebieden die overbelast zijn met stikstof, waar heel veel gevolgen voor zijn. Maar als je die gebieden groter maakt, zie je dat de stikstofbelasting beter verdeeld wordt en dus minder is. Ik zou zo graag uit dat mantra komen. Nogmaals, heel Nederland zit op slot. We kunnen dat oplossen met beheersmaatregelen, met goed kijken waar precies de schade is en noem maar op wat ik allemaal al heb gezegd. En eventueel een reparatiewet. Dat kan gewoon. De Europese Commissie zegt: als de sociale, economische en maatschappelijke gevolgen zo groot zijn qua stikstof en qua Natura 2000-gebieden, kunnen we dat herstellen. Ik kan er echt met de kop niet bij waarom dat niet gebeurt. Dan hebben we namelijk en-en. Dan hebben we én natuurherstel en goed zorgen voor de natuur én we trekken Nederland van het slot.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Uiteindelijk gaat het er toch om dat we zorgen dat die stikstofuitstoot daadwerkelijk gereduceerd wordt. Daarvoor moet je stappen zetten, of het nu mobiliteit is of in de industrie of in de landbouw. Er zijn verschillende maatregelen voor nodig. Als ik mevrouw Van der Plas ervoor hoor pleiten om een heleboel kleine natuurgebiedjes groter te maken, lijkt mij dat mooi, maar ik denk niet dat wij het ons kunnen veroorloven met hoe Nederland ervoor staat en hoe onze natuur ervoor staat om in natuurgebieden te gaan schrappen. Dat lijkt mij het laatste wat we moeten doen. Dus wij pleiten er nogmaals voor om er echt voor te zorgen dat onze economie, onze samenleving, dus ook onze mobiliteit, binnen die grenzen van CO₂, van stikstof en van gezondheid komen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we naar de volgende spreker namens de zijde van de Kamer. Dat is mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie. Gaat uw gang, mevrouw Van der Graaf.

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

Dank u wel, meneer de voorzitter. Er gaat meer geld naar het openbaar vervoer dan naar de automobilist met deze MIRT-nota en er wordt meer dan ooit geïnvesteerd in de fiets. Dat zien we als reactie terug. Maar we zien ook terug dat grote stadsregio's groeien en het Noorden achterblijft. We zien dat 65% van de middelen in de Randstad belandt, waar 60% van de huizen gebouwd gaat worden. Ik vraag de bewindslieden om een reflectie op deze afweging en hoe daarbij het Deltaplan voor het Noorden is gewogen.

Het PBL-rapport over bereikbaarheid voor iedereen is al aangehaald door meerdere collega's. Dit doet een duidelijke oproep om keuzes te maken

voor bereikbaarheid juist in landelijk gebied, stadsranden en suburbane kernen, omdat je daarmee werkelijk iets aan de bereikbaarheidsvraagstukken doet. Kunnen we ook daar een reflectie op krijgen van de bewindslieden? Is de wissel echt om, waarbij er ook meer naar de regio gekeken wordt?

Ik verwijs daarmee ook naar het Mobiliteitsfonds. Destijds heeft de ChristenUnie de doelstelling daarvan geamendeerd van de aanleg van infrastructuur naar het doel om de bereikbaarheid van heel Nederland te waarborgen. Daarbij is ook expliciet aandacht gevraagd voor de investeringen in de regio. Hoe gaat het met die integrale afweging van de investeringen, nu we werken met dit Mobiliteitsfonds? Lukt het echt om modaliteitsoverstijgend te werken? Had bijvoorbeeld het geld voor de A15 niet naar het verbeteren van de spoorwegen Nijmegen–Eindhoven moeten gaan? Ook in dit kader is de Lelylijn wat de ChristenUnie betreft echt nodig. Er is nu 3 miljard euro beschikbaar. Hoe gaat het kabinet zoeken naar extra financiering vanuit het Europese geld uit TEN-T dat beschikbaar is? Hoe kunnen we toch versnellen? Is een complete MIRT-verkenning straks nog echt nodig als het MIRT-onderzoek is verricht? Hoe kunnen we versnellen bij het station Dordrecht, Leerpark? Moeten we echt wachten tot 2030 voor dat station is gerealiseerd?

Voorzitter. In navolging van collega's vraag ik ook naar de ambities voor de fiets. Er gaat dus meer geld naartoe. Maar wat is de ambitie van de Staatssecretaris als het gaat om een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes? Welke rol ziet zij daarin weggelegd voor het Rijk?

Voorzitter. Ik vraag aandacht voor Noord-Nederland. De regio heeft goed duidelijk gemaakt dat hun aanbod eigenlijk te weinig is meegewogen. Dat zien we ook terug. De ChristenUnie is allang voorstander van de realisatie van de Nedersaksenlijn. Ik heb die destijds hier in Den Haag op de agenda gekregen, met hele brede steun vanuit de Kamer. Voor de spoorweg naar Stadskanaal zijn alle besluiten al genomen, maar er is nog een beetje geld voor nodig. Is de Staatssecretaris bereid die financiering rond te maken, uiterlijk bij de Voorjaarsnota? Is de Staatssecretaris ook bereid om te komen tot een startbeslissing voor een MIRT-verkenning, komend jaar, naar de hele Nedersaksenlijn? Het is belangrijk om hierin te investeren. Het zijn verbindingen die in regio's van groot belang zijn, waarover ouders tegen mij zeggen: zo kan mijn kind thuis blijven wonen tijdens het doen van een opleiding. Het maakt wonen, werken en leren in de regio veel beter toegankelijk. De afweging die is gemaakt om te investeren in de RegioExpres in de Achterhoek is dus heel belangrijk. Die steunt de ChristenUnie ook. Dat zouden we ook voor de Nedersaksenlijn, voor Oost-Nederland, moeten doen.

Voorzitter. Ik breng nog een uitspraak van de Kamer in herinnering. Dat is de motie-Van der Graaf/Ziengs uit december 2018. Die riep op om met 30 minuten reistijdverkortings te komen tussen de Randstad en Noord-Nederland. Het is belangrijk om daar ook in te investeren. Dan gaat het over de spoorknoop bij Meppel; collega's spraken daar ook over. Het is belangrijk om te investeren in extra perronspoor en in het opheffen van urgente overwegen en om de tractie- en energievoorziening daar aan te passen. Ik denk daarnaast ook aan de aanpassingen op het perron in Leeuwarden en aan de spoorbrug over het Van Harinxmakanaal. Het is belangrijk om hierin te investeren. Voor alle reizigers uit het Noorden vraag ik het volgende. Op 6 december 2012 werd de Hanzelijn geopend. Kunnen wij op 6 december weer via de Hanzelijn deze kant op reizen? Vorige week was er een probleem op de route, waardoor heel Noord-Nederland via Deventer moest omreizen. Het is een kwetsbare verbinding. Het laat nogmaals zien hoe belangrijk deze verbinding is.

Voorzitter. Ik vraag aandacht voor de verkeersveiligheid. Als het gaat om de N50 sluit ik me aan bij de vragen die door de collega's zijn gesteld. Zouden we ook bij andere N-wegen waar verkeersveiligheidsmaatregelen nu op de langere baan worden geschoven, kunnen kijken of we daar toch

tijdelijke maatregelen kunnen nemen? Als we kijken naar de beschikbaarheid van het openbaar vervoer, zien we dat ook de concessiekosten voor provincies onder druk staan. Gelderland moet zelfs 25 miljoen euro bijleggen. Het is een zorgelijke ontwikkeling. Is de Staatssecretaris bereid om de provincies te helpen? Zouden we ook niet moeten kijken naar het weer in eigendom nemen van bussen of parkeerterreinen? Ik vraag daar ook een reactie op van de Staatssecretaris.

Voorzitter. Dan vraag ik als laatste naar de A27. We wachten op het regioalternatief. Krijgt het regioalternatief een eerlijke kans, zo vraag ik de bewindslieden. Wordt er ook gewacht op de gebiedsprocessen?

Dank u wel.

Voorzitter: Tjeerd de Groot

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Van der Graaf. Dan geef ik het woord aan mevrouw Pouw-Verweij namens de fractie van JA21.

Mevrouw **Pouw-Verweij** (JA21):

Dank u wel, voorzitter. Nederland heeft een enorme uitdaging op het gebied van woningbouw en bereikbaarheid. Een goed doordachte en veilige ruimtelijke inrichting is wezenlijk voor een van de dichtstbevolkte landen ter wereld. Verantwoorde keuzes maken, betekent onder meer ervoor zorgen dat de stedelijke gebieden in de regio's in ons land elkaar kunnen aanvullen en versterken. Krachtige steden gedijen bij een levendig platteland. Ze hebben elkaar nodig. Dat vraagt voor JA21 om samenwerking van verschillende overheden en niet om dictaten. Zo claimen de provinciebesturen in Gelderland en Utrecht dat Rijkswaterstaat hen niet heeft ingelicht over het opkopen van boerderijen voor het verbreden van de A27 bij Utrecht. Hoewel Minister Harbers dit eerder met klem ontkende, blijkt dat er wel degelijk ambtelijk contact is geweest over de opkoop, terwijl volgens de provincies de afspraak nadrukkelijk is dat er bestuurlijke overeenstemming hoort te zijn tussen de Minister en gedeputeerden. Kan de Minister zich de onvrede bij de provincies voorstellen? Hoe gaat hij de plooiën met de provincies en de gedeputeerden gladstrijken?

Dat stedelijke gebieden en minder dichtbevolkte regio's elkaar economisch en sociaal nodig hebben, vraagt om een goede verkeersontsluiting. Een motie van mijn collega Derk Jan Eppink voor een leefbaar platteland kreeg vorig jaar Kamerbrede steun. Ik houd de Minister en de Staatssecretaris deze motie ook graag in dit debat voor ogen. Dat er meer infrastructuurgeld naar de Randstad gaat, is begrijpelijk, maar er hoort wel een balans te zijn. Die balans lijkt zoek. Een kabinet met een levendige visie op het platteland zou de bereikbaarheid van de regio toch in het hart moeten sluiten. Kan de Minister toelichten waarom de regio's er zo bekaaid van afkomen bij investeringen in projecten om de verkeersinfrastructuur uit te breiden?

Complimenten heb ik trouwens ook, en wel aan de Staatssecretaris, voor de snelheid waarmee belanghebbenden bij het opzetten van de projectorganisatie van de Lelylijn worden betrokken. Houd de vaart erin bij het realiseren van deze snelle treinverbinding tussen Amsterdam en het Noorden. JA21 is groot voorstander van deze tweede toegangspoort naar het Noorden. Als broodnodige bypass voor de verbinding via Zwolle versterkt de Lelylijn het vestigingsklimaat in het noorden en het oosten van ons land. Vooralsnog is de spoorverbinding tussen Zwolle en Meppel met Groningen en Leeuwarden de enige treinverbinding van de noordelijke provincies met de rest van Nederland. Dagelijks rijden er 75.000 reizigers op deze trajecten, zoals eerder al genoemd door het CDA. Deze groep zal verder groeien vanwege de forse woningbouwopgave, maar verstoringen in deze flessenhals maken het Noorden direct en volledig

onbereikbaar per spoor. Daarom zullen wij samen met BBB een amendement indienen.

Er is nog iets wat om snel doorpakken vraagt. Ik besluit met een noodkreet langs dit traject. Vorige week stond in de Meppeler Courant de kop «Trein Staphorst staat stil op «station Hopeloos»». Dat is toch om moedeloos van te worden. Op uitgerekend een van de langste spoortrajecten van Nederland zonder station wordt Staphorst beschouwd als obstakel, een plattelandsgemeente waar steeds sneller doorheen wordt geracet, waar overheen wordt gewalst. Als we de regio willen versterken en als we het platteland bereikbaar willen houden met het openbaar vervoer, investeren we in stations. Dan laten we de treinen niet alleen door Staphorst rijden, maar er ook stoppen. Al jarenlang wordt deze gemeente aan het lijntje gehouden door stroperige trajecten van niets naar nergens. Staphorst komt nooit door deze massieve muur van passieve tegenwerking heen, terwijl er gewoon een groot voedingsgebied is met voldoende potentie. Mag ik u herinneren aan de geschokte bevindingen van Johan Remkes over het platteland? Hij schrok zich te pletter van de «oprechte wanhoop in de ogen van redelijke mensen»; wanhoop, omdat de regio voor beleidsmakers in Den Haag «station hopeloos» is. Is de Staatssecretaris bereid te laten zien dat ze bestuurlijk lef heeft en dat ze hart heeft voor de oprechte wanhoop in de ogen van redelijke mensen? Grijp dan die kans. Alstublieft, regel dat station. Ik vraag van de Staatssecretaris een harde toezegging dat ze alles op alles zal zetten om station Staphorst te realiseren. Ik vraag geen traject, maar ik vraag een station.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Pouw-Verweij namens JA21. Dan is nu het woord aan de heer Stoffer namens de SGP.

De heer Stoffer (SGP):

Dank, voorzitter. Aan visies en toekomstbeelden geen gebrek, maar de handen uit de mouwen steken blijkt soms lastig te zijn. Ik noem de voorbeelden van haperende sluizen en bruggen, die zich helaas opstapelen. Daarom wil ik beginnen met de instandhoudingsopgave. Kan het opstellen van het meerjarenprogramma voor instandhouding niet worden versneld, is mijn vraag. 2026 duurt wel erg lang. Voor het meerjarenprogramma hoeft het assetmanagement toch niet tot in detail uitgewerkt te zijn? Is het mogelijk om extra instandhoudingsbudget vanaf 2026 over te boeken naar het Mobiliteitsfonds, zodat er meer zekerheid is en aannemers zich daarop kunnen voorbereiden? De Minister kijkt naar bijstelling van het basiskwaliteitsniveau van netwerken, maar gaan we dan niet inboeten op duurzaam en circulair aanbesteden? Volgens mij moeten we het geheel bezien over de hele levensduur, oftewel: de total cost of ownership.

Wat betreft de korte termijn: waarom worden coalitieakkoordmiddelen voor 2023 voor instandhouding doorgeschoven? Ik zou onderhoud en renovatie juist naar voren willen halen gezien de onderuitputting voor de aanlegprojecten.

Voorzitter. Ik noem ook de frustrerende stikstofobstakels. De Minister schermt met een tekort aan stikstofexperts, maar de door het bedrijfsleven aangeboden experts worden tot nu toe afgehouden. Kan hij aangeven hoe dat zit? De Raad van State laat ruimte voor een beperkte bouwvrijstelling. Wordt dit overwogen, bijvoorbeeld voor renovatieprojecten en voor fiets- en ov-infra? Ik blijf ervoor pleiten om te proberen de stikstofwinst van de snelheidsmaatregel alsnog deels te gebruiken voor infraprojecten in combinatie met natuurcompensatie.

De Minister heeft een indicatieve planning gegeven voor prioritaire projecten, maar het gaat wel lang duren. Denk aan het knooppunt

Hoevelaken in 2025 en de verbreding van de N50 bij Kampen in 2026. Dat moet toch sneller kunnen, is mijn vraag.

Bij het Mobiliteitsfondsdebat heb ik aangedrongen op een duidelijk afwegingskader voor het MIRT. Met de gewenste integrale aanpak wordt de bestuurlijke black box alleen maar groter. Voor grip hierop zijn indicatoren nodig zoals aanpak filedruk, verkeersveiligheid, regionale bereikbaarheid en modal shift. Wordt het geld doelmatig ingezet? De MIRT-spelregels bevatten niet dit verwachte afwegingskader. De vraag is of de Minister dit alsnog gaat regelen.

Bij de verdeelsleutel voor de 7,5 miljard mis ik een criterium voor de mate waarin rijksinvesteringen passend zijn ten opzichte van regionale investeringen. Waarom bijvoorbeeld rijksgeld voor extra fietsparkeerlocaties bij het Jaarbeursplein in Utrecht? Gaat dit voor extra woningbouw zorgen, is mijn vraag.

U kent de SGP als een partij die scherp let op voldoende middelen voor de regionale bereikbaarheid, van Zeeland tot Groningen. Goede regionale infrastructuur zorgt voor regionale economische ontwikkeling, niet allemaal op een kluitje in de Randstad. Ik daag de Minister graag even uit, want het viel me op dat het Rijk driekwart van de financiële tegenvallers bij het Zuidasdok voor zijn rekening neemt. Maar dat staat in schril contrast met de tegenvallers bij de Ring Zuid Groningen. Die zijn voor de provincie, met als gevolg dat er niets meer overblijft voor de verbreding van de N33. Waarom dit verschil?

Ik ga verder het land door: de Bodegravenboog, ook door collega's benoemd. Waar blijft die boog tussen de N11 en de A12? Bij het niet aanpakken van dit knelpunt wordt ook de aanpak van de hele A12 Gouda–Utrecht geparkeerd. Waarom? Je moet nu via een paar rotondes en fietsoversteekplaatsen van de N11 naar de A12. Het staat in de spits al ver voor de afrit vast, met alle veiligheidsrisico's die daarbij horen. Ik vraag de Minister nadrukkelijk om dit onderdeel niet vooruit te schuiven. Ik had het er zojuist al even over, maar ik was onlangs op werkbezoek bij de N50. Hulpverleners schrikken steeds meer van oproepen voor die N50 vanwege de ernst van de ongevallen daar. Er loopt onderzoek, maar wanneer komt dat naar buiten, is mijn vraag. Ik wil aandringen op versnelling van in ieder geval het plaatsen van die middenbarriers. Dat hoeft toch geen halfjaar meer te duren? Daar kun je toch vandaag mee beginnen? Tegelijkertijd is de vraag of de Minister er ook alles aan doet om de afgesproken verbreding naar voren te halen.

Voorzitter. Over de Nedersaksenlijn hebben veel collega's het gehad, dus ik sluit me aan bij de vragen die daarover gesteld zijn. Het spoortraject Meppel–Zwolle, die flessenhals, idem. Mijn vraag daarbij is, net zoals anderen gevraagd hebben, of daar ook een planstudie komt.

Voorzitter, tot slot Kornwerderzand. De verbreding van de sluizen bij Kornwerderzand lijkt door te gaan. Dat is heel goed, maar ik begrijp dat er onderzoek loopt naar verzilting in relatie tot de vaargeul. Verdieping van de vaargeul en bijbehorend baggerwerk zijn van groot belang voor het maritieme en logistieke achterland. Mijn vraag is of de Minister ook wil sturen op deze verdieping.

Helemaal tot slot, voorzitter. Het uitgebreide verhaal over Staphorst van JA21: daar sluit ik me volledig bij aan.

Dank u wel.

De voorzitter:

De heer Van der Molen namens het CDA, een vraag.

De heer Van der Molen (CDA):

Ik zou me willen aansluiten bij de opmerking van de heer Stoffer als het gaat om de verdieping die straks nodig is bij de sluizen bij Kornwerderzand, maar ik zou het accent ook nog willen leggen op een ander punt. Dat gaat over het uitbaggeren van de verbinding richting Den Helder. Bij

Den Helder zorgt dieper baggeren er ook voor dat er voor de scheepvaart, maar ook deels de visserij die daar plaatsvindt, veel meer in de haven zelf zou kunnen gebeuren. Vindt de heer Stoffer het ook op die plek nodig om dieper te gaan baggeren, zodat we daar ook de regionale ontwikkeling op gang zouden kunnen helpen?

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik heb me daar niet, om in de terminologie te blijven, uitgebreid in verdiept, maar ik schat in dat als de heer Van der Molen dat zo naar boven haalt, dat een heel goed idee zou zijn. Dus volgens mij moeten we dat zeker doen. Baggeren om schepen door te laten varen en daarmee de economie, vaak ook de regionale economie, te versterken is altijd goed wat ons betreft, dus ik sluit me graag aan bij die oproep.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik tot slot het woord aan mevrouw Van der Plas namens de BoerBurgerBeweging. Gaat uw gang.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Dank u wel. Voorzitter, inwoners van Nederland en op dit moment met name de mensen die in de regio keihard strijden voor goede openbaarvervoer- en spoorverbindingen. Tijdens het VVD-congres sprak de partijleider van de VVD, de heer Rutte, warme woorden over voorzieningen in de regio. De verkiezingen komen eraan. Ik snap dat. Echter, als we het MIRT-overzicht zien, komt de regio er maar bekaaid af. Een aantal provincies blijft namelijk berooid achter in vergelijking met andere gebieden in ons land. Deze mensen willen geen woorden; die willen daden. In de MIRT worden infrastructurele projecten gekoppeld aan grote bouwprojecten. Hoe meer woningen er gebouwd worden of gebouwd gaan worden, hoe meer geïnvesteerd wordt in infrastructuur, van spoor tot weg. Het idee hierachter is natuurlijk begrijpelijk, want meer woningen betekent meer bewoners en meer bewoners betekent meer belasting op treinen en wegen. Echter, wij zien dat veel van deze grootschalige bouwlocaties in de Randstad zitten. Dat is op zich prima, zou je zeggen, want dan blijft de regio lekker groen. Echter, hierdoor worden er miljarden extra gepompt in de Randstad, terwijl op het platteland bussen, pinautomaten, ziekenhuizen en vele andere voorzieningen steeds meer verdwijnen.

Voorzitter. Het ov en bredere mobiliteit hebben een groot sociaal belang. Dit moet zwaarder meewegen in de keuzes voor waar geïnvesteerd wordt in de infrastructuur en hoeveel er daarin geïnvesteerd wordt. Want als we alleen naar woningbouw blijven kijken, zullen er altijd veel gebieden blijven die niet met de rest van het land verbonden worden, terwijl dit wel nodig is. Natuurlijk is het ook belangrijk dat er in de Randstad een goede infrastructuur is. Ook daar, en met name in de plattelandsregio's in de Randstad, wonen mensen die slecht toegang hebben tot het ov. Maar de uitdagingen van de een moeten niet onevenredig ten koste gaan van de ander. Dat is iets wat wij nu wel zien. Zowel platteland als stad verdienen aandacht.

Voorzitter. Ondanks dat we niet alleen naar de woningbouw moeten kijken voor infrastructurele keuzes, wordt dat nu wel gedaan. Er moeten 900.000 woningen worden gebouwd, zegt het kabinet. Noord-Nederland heeft een aanbod gedaan om ruim 73.000 daarvan in het Noorden te bouwen, verspreid over Drenthe, Friesland en Groningen. Een bijdrage van 1,2% voor Noord-Nederland van het incidentele budget voor woningbouwontsluiting van 7,5 miljard voor de ontsluiting van 23.500 woningen is dan onevenredig en doet geen recht aan de ambities die het Noorden heeft. Waarom is dit zo gekozen en hoe wordt de ambitie uit het regeerakkoord in relatie tot het Deltaplan, een betere ontsluiting van nieuw te ontwik-

kelen woningbouwgebieden in het Noorden, dan waargemaakt? Graag een reactie.

Dan de flessenhals op het spoor Meppel–Zwolle. U zult denken: daar komt er nog eentje die er aandacht aan gaat besteden. Nou, er kan niet genoeg aandacht aan besteed worden. Elke dag reizen daar 75.000 mensen overheen. Het is de enige verbinding die het Noorden met de rest van Nederland verbindt. Elke week – het is hier al de hele tijd gezegd – is het Noorden gemiddeld negen uur lang onbereikbaar per spoor door storingen. Negen uur is één werkdag per week waarop de treinen niet kunnen rijden ten koste van de reizigers. Erkent de Staatssecretaris dat de bereikbaarheid van Noord-Nederland in de huidige vorm wel heel erg kwetsbaar is met de flessenhals Zwolle–Meppel? Wat gaat de Staatssecretaris samen met de regio doen om dit knelpunt op te lossen?

Ik wil ook aandacht vragen voor de verbinding Zwolle–Leeuwarden. In de MIRT-brief staat dat er de komende jaren niet veel gaat gebeuren met deze verbinding, terwijl deze lijn voor vele reizigers voordelen heeft. Kan de discussie tussen het Rijk en de provincie alsnog herstart worden, waarbij het gesprek zich beperkt tot de lijn Zwolle–Leeuwarden? Graag een reactie.

Ook de Nedersaksenlijn is al veel genoemd vandaag. Ook ik wil het hier graag over hebben. Deze lijn heeft de potentie om twee landen, drie provincies, 26 gemeenten en 1,3 miljoen mensen te verbinden. Deze lijn zorgt ervoor dat vier economische regio's, 650.000 banen en acht innovatiehubs verbonden kunnen worden. Het is dan ook geen infra-project, maar een verbindingproject, zoals de mensen daar terecht stellen. Het zorgt voor nieuwe treinstations en daarmee betere toegang tot het ov. Het is duurzaam en het geeft meer potentie voor internationaal reizen. En er kunnen meer woningen gebouwd worden als deze lijn actief is, wel 30.000 tot 40.000. Is de Staatssecretaris het ermee eens dat de treinverbinding Nedersaksenlijn van Enschede naar Groningen een ontbrekende schakel is in het landelijke ov-netwerk? Is de Minister bereid om te kijken naar nieuwe financiering?

Voorzitter, tot slot de N50. Al vele mensen, inclusief kinderen, vonden de dood op deze levensgevaarlijke weg. Het is bizar dat stikstofgekte boven mensenlevens gaat. Het moet gewoon mogelijk zijn om een reparatiewet of noodwet te maken om uit de bizarre situatie te komen waar Nederland in zit. In coronatijd was er binnen drie dagen een noodwet om een onwelgevallige rechterlijke uitspraak om te turnen. De avondklok moest er namelijk komen. Als je maar graag genoeg iets wilt, dan kan het. Kan de Minister uitleggen waarom een noodwet of een reparatiewet nu niet zou kunnen om ons uit de stikstofimpasse te halen?

Als laatste wil ik alle mensen, de bewoners, provincies en gemeenten in de regio's, die zo hard werken om voor hun inwoners een goed bereikbare regio te krijgen, een heel erg groot compliment geven. De inwoners van jullie regio's kunnen ontzettend trots zijn op jullie in jullie niet-aflatende strijd.

Dank u wel.

De voorzitter:

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

De heer Van der Molen (CDA):

Ik heb nog even een praktische vraag naar aanleiding van de opmerking over de verbinding tussen Leeuwarden en Zwolle. U maakte een opmerking over de lopende discussie tussen het Rijk en de provincie. Doelt u dan op de discussie die er al langer is over de vraag of andere vervoerders ook op die lijn zouden moeten gaan rijden? Hoe belangrijk vindt mevrouw Van der Plas het om dat te realiseren?

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Ook als het gaat om die discussie: alles wat er moet gebeuren om die lijn voor de bereikbaarheid in de regio goed te krijgen. Ik wacht graag op een reactie van de Staatssecretaris.

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

Ik heb zelf aandacht gevraagd – andere collega's heb ik dat ook horen zeggen – voor de Van Harinxmabrug daar, dus het knelpunt waarbij zwaar vaarverkeer onder een zeer verouderde spoorbrug door moet. Wat heeft voor de BoerBurgerBeweging dan prioriteit? Dat we dat knooppunt wat twintig storingen per jaar heeft verhelpen, of dat we concurrentie op dat spoor mogelijk maken? Want als we met elkaar moeten kijken wat we met beperkte middelen voor knelpunten wegnemen, dan is het wel goed om even te bepalen wat als eerste en als laatste komt.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Jazeker. Ik heb begrepen dat er gevraagd wordt om een aquaduct. Dat lijkt mij een goede oplossing. Als het gaat om het toelaten van andere spoorvervoerders: in principe kan iedereen een aanbesteding doen of vragen om op het spoor te mogen komen rijden. Ik snap de vraag niet goed.

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

Dan zal ik mijn vraag opnieuw stellen. Wat vindt u belangrijker: het geld gebruiken voor het oplossen van het knelpunt op het spoor met twintig storingen, of het geld gebruiken voor het mogelijk maken van concurrentie op het spoor? Als u tussen die twee opties mag kiezen, welke wordt het dan?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Antwoord a.

De **voorzitter**:

Over a gesproken; er is een vraag van de heer Alkaya aan mevrouw Van der Plas.

De heer **Alkaya** (SP):

De SP is onverkort voor het verbeteren van de verbindingen tussen platteland, steden en de Randstad. Wij zijn dus voor een aantal zaken die mevrouw Van der Plas ook aanhaalde, dus het knelpunt bij Meppel en dergelijke. Maar we zijn ook voor de Lelylijn. Ik begreep in een eerder interruptiedebat dat mevrouw Van der Plas daar twijfels bij heeft, terwijl ze in haar eigen inbreng een heel warm betoog heeft gehouden voor het oplossen van een aantal andere knelpunten. Wat is het verschil tussen de knelpunten die ze heeft genoemd en de Lelylijn? Wat is dan precies haar standpunt daarin?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ik zal u heel eerlijk vertellen: ik heb echt buikpijn van die keuze. In principe ben ik ook een groot voorstander van de Lelylijn. Maar wat ik al aangaf, is: ik ben gewoon ontzettend bang voor het volgende. De heer Minhas reageerde op mijn vraag door te zeggen: inderdaad, mensen gaan dan een tweede huis kopen. Maar het gaat niet om een tweede huis. Het gaat om het volgende. Mensen in de Randstad, in Amsterdam, of in ieder geval in de steden, kunnen hun huis voor heel veel geld verkopen. Daarmee kunnen ze voor relatief weinig geld een prachtige boerderij of buitenwoning kopen. Maar door die Lelylijn blijven ze dus wel in Amsterdam, in Den Haag of waar dan ook in de Randstad werken, omdat die verbinding zo goed is. Ik maak me daar zorgen over, omdat dit gewoon echt een duivels dilemma is voor BBB. Daarom heb ik er zo'n buikpijn van. Dat mag de heer Alkaya best weten. Je gunt namelijk ook de mensen in het

Noorden bereikbaarheid. Maar als dat ertoe leidt dat jongeren op het platteland of in die buitengebieden die woningen niet meer kunnen kopen, omdat die straks allemaal weggekaapt worden en de mensen die daar gaan wonen in Amsterdam blijven werken en weinig deel gaan uitmaken van de sociale omgeving ... Ik zeg niet dat het zo is, maar dat zijn allemaal vragen die bij mij leven. Dus heel eerlijk: ik ben daar nog niet uit. Ik zou ook graag van de Minister of van het kabinet willen weten wat eraan gedaan kan worden om te zorgen voor en-en in plaats van of-of.

De heer **Alkaya** (SP):

Tot slot. Ik snap dat dilemma enerzijds wel, maar aan de andere kant is dat natuurlijk wel iets wat inherent is aan het verbeteren van de verbindingen. Dus als je de knelpunten bij Meppel oplost en je de Nedersaksenlijn verbetert, krijg je ook betere verbeteringen, in ieder geval niet met de Randstad maar wel met andere delen van het land. Dus ik denk dat als je de verbindingen verbetert de mogelijkheden voor mensen toenemen om ergens anders te wonen dan waar ze werken. Dus onderaan de streep denk ik dat we alsnog voor moeten zijn. Dus ik snap het dilemma wel maar ik denk dat je er niet aan ontkomt als je de verbindingen tussen de steden en het platteland wilt verbeteren.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ja. Ik kan niet anders dan het daarmee eens zijn. Alleen, zoals ik al zei, schuurt dit gewoon heel erg. Ik ben er nog niet uit. Ik heb nooit slapeloze nachten en hier ook niet over, maar dit is een punt waar ik een slapeloze nacht over zou kunnen hebben omdat die beide dingen zo schuren. Dat is het antwoord.

De **voorzitter**:

Helder. Er is nog een vraag van de heer Van der Molen.

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

Ik zou willen zeggen: het is het een of het ander. Of je wilt investeren in de regio en dan maak je dit soort investeringen mogelijk, want anders kun je niets anders dan vanuit de regio klagen waarom het echt allemaal naar de Randstad gaat. Of je doet het niet. Dat is een heldere keuze. Ik heb nog wel een vraag aan mevrouw Van der Plas. Ik heb in de Kamer eens even zitten opletten hoe dat stemgedrag dan is rond moties over de Lelylijn. Dan dient de PVV een motie in tegen de Lelylijn, want die is daar heel kritisch over en die wil die investering niet. Dan stemt u vervolgens tegen die motie oftewel voor de Lelylijn. Dus concludeer ik nu dat dat dilemma alleen maar duivelser wordt naarmate de Statenverkiezingen dichterbij komen? Want uw houding in de Kamer was tot nu toe eigenlijk best wel helder: investeren in de regio gaat voor, dus ook in de Lelylijn.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ik zou die motie dan even moeten opzoeken, want ik weet dat ik weleens tegen PVV-moties stem omdat ze net even iets te kort door de bocht zijn. Dan snap ik het punt wel maar dan staat er net iets in waarvan ik denk dat het mij te ver gaat. Ik heb die motie nu tekstueel even niet scherp. Ik wil die overigens best opzoeken en ik weet ook niet wanneer die motie is ingediend. Kijk, en daar ben ik ook eerlijk in: in ons verkiezingsprogramma staat gewoon de Lelylijn.

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

Ja, precies.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ik doe daar helemaal niet moeilijk over. Dat is ook echt zo. Maar soms krijg je een soort van voortschrijdend inzicht of praat je met meerdere mensen en dan denk je ...

De heer **Van der Molen** (CDA):
Verkiezingen en dan ...

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Ik maak me geen zorgen over verkiezingen. Ik maak me echt geen zorgen over zetels. Andere partijen voeren een heel goede campagne voor ons. Dus dat hoeven wij niet te doen. Wij gaan heel rustig de verkiezingen in. Dus daar hoeft de heer Van der Molen zich totaal geen zorgen over te maken. Dit heeft ook niets met verkiezingen te maken maar met het feit dat je soms op een punt komt waarbij je de vraag stelt: vinden we dit nu nog steeds? Ik vind dat je daar heel eerlijk in moet zijn. Dat is het gewoon. En als de heer Van der Molen denkt dat het een verkiezingsstunt is ... Oké, whatever. Maar goed, daar heb ik mijn zegje al over gedaan.

De **voorzitter**:
De heer Madlener heeft ook nog een vraag.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik denk dat de motie die we ingediend hebben heel duidelijk is, zonder allerlei andere teksten. Misschien kan ik de volgende oplossing aandragen. Zou mevrouw Van der Plas misschien voor een referendum zijn, zodat de mensen in het Noorden er zelf een keuze over mogen maken en dat wij ons dan ook neerleggen bij die keuze? Is dat geen goede oplossing?

De **voorzitter**:
Kort antwoord, mevrouw Van der Plas.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Ik ben hartstikke voor referenda.

De heer **Madlener** (PVV):
Misschien kunnen we hier dan samen een motie over indienen zodat de mensen in het Noorden er dan zelf iets over te vertellen hebben. Want beide aspecten die u noemt zijn waar. Enerzijds betere verbindingen maar je weet ook wat er verder gebeurt: de jonge mensen daar worden weggeconcentreerd op de woningmarkt. Zo is het nou eenmaal.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Ja, ik zou daar best voor zijn. We doen ook heel veel inzet op burgerbeelden. Ik zou er voor zijn dat er over zo'n belangrijk onderwerp als dit, heel goed met burgers en alle andere belanghebbenden wordt gesproken, waarbij je alle voors en tegens tegen elkaar afzet. Dat vind ik prima.

De **voorzitter**:
Prima, dank u wel. Dan zijn we gekomen aan het eind van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Ik schors tot 13.30 uur en dan volgt de eerste termijn van de kant van regering.

De vergadering wordt van 12.42 uur tot 13.30 uur geschorst.

De **voorzitter**:
We gaan verder met de inbreng in eerste termijn van de zijde van de regering. Mevrouw Pouw-Verweij laat een medewerker meeluisteren. Zij werkt ook mee met de parlementaire enquête over corona en moet daar

ook zijn. Mevrouw Van der Plas heeft ook aangegeven vanwege een andere kwestie tijdelijk buiten deze zaal te verblijven. De volgorde die de bewindspersonen voor zich zien, is eerst de Minister met een inleiding en dan iets over het onderwerp stikstof. Vervolgens geef ik even het woord aan de Staatssecretaris voor haar inleiding en daarna geef ik het weer aan de Minister. Dan gaan we vier regio's door, per regio afwisselend de Minister en dan de Staatssecretaris, als het gaat om haar portefeuille. Ik kijk even rond of dat goed is overgekomen. Zes vragen per fractie. Na de termijn van de zijde van de regering schorsen we voor een halfuur, zodat Kamerleden de tijd hebben om moties voor te bereiden of contact te hebben met de collega's die op dit moment de begroting doen. Ik geef het woord aan de heer Harbers voor zijn inleiding. Gaat uw gang.

Minister Harbers:

Voorzitter, dank u wel, en dank aan de leden van de commissie voor hun inbreng van vanochtend. Een paar woorden vooraf, en dan zal ik de blokindeling verder uiteenzetten.

Vooraf zou ik willen opmerken dat mobiliteit een enorme impact heeft op de wijze waarop we leven en de toegang die we hebben tot voorzieningen, maar ook op hoe we werken, wonen en vrije tijd ervaren. Dat wordt beïnvloed door de mate van mobiliteit. Ik denk dat dat ook een van de rode draden in de inbreng van de leden van de commissie was. Nu we voor grote ruimtelijke opgaven staan, is het extra belangrijk om te investeren in goede mobiliteit. In heel veel van de activiteiten die op stapel staan, is goede mobiliteit randvoorwaardelijk, zoals bij de aanleg van nieuwe woon- en werklocaties.

Juist daarom zijn wij blij dat er tijdens de Bestuurlijk Overleggen MIRT eerder deze maand bindende afspraken zijn gemaakt met de coalitieakkoordmiddelen voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen in de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en daarbuiten. Ik wil hierbij in het bijzonder in de richting van alle regio's benadrukken wat een unieke prestatie dat is geweest. Er is aan alle kanten heel veel huiswerk nodig geweest om in negen maanden tot afspraken te komen over de besteding van maar liefst 7,5 miljard, waarbij in de vorm van cofinanciering vanuit de regio's – ik ga daar straks verder op in – nog vele miljarden worden bijgelegd. En dat alles in goede samenwerking met alle betrokkenen in de regio's en aan de zijde van het Rijk, met investeringen in alle modaliteiten en in brede pakketten, inclusief flankerende maatregelen. Dat is best een grote prestatie en daar ben ik trots op, maar ik ben ook dankbaar in de richting van de regio's voor alles wat zij daarvoor dit jaar aan werk hebben verzet.

Voorzitter. Ik ga zo meteen in zijn algemeenheid in op de algemene vragen die gesteld zijn. Die behelzen onder meer het afwegingskader, de mobiliteitsvisie, de waardering, de kengetallen en de onderzoeken rond mobiliteitseffecten, de woningbouw en de instandhouding. Ik neem daarbij ook de vragen over stikstof mee. Vervolgens geeft de Staatssecretaris ook een algemene inleiding, waarin de algemene vragen die aan haar zijn gesteld, kunnen worden beantwoord. Daarna gaan we de regio's langs. Ik heb ze hier liggen: Noordwest, Zuid, Zuidwest ... Nee, sorry, die indeling klopt niet. Zuid, Zuidwest, Noordoost en dan Noordwest. In de eerste plaats zijn er door vele sprekers vragen gesteld over de verdeling van de middelen over het land. Ik hecht eraan te benadrukken dat het geld niet alleen naar de Randstad gaat – om dat misverstand weg te nemen – maar over het hele land verdeeld is. Wel is nadrukkelijk gekeken waar de verstedelijking de komende jaren tot stand komt. Dan zie je in de Randstad dat vaak gelijk een veel grotere ingreep nodig is, juist omdat het er al dichtbevolkt en overbelast is en het systeem daar al aan zijn grenzen zit. In andere delen van Nederland kun je ook met iets kleinere ingrepen tot een hele goede mobiliteitsoplossing komen.

Daarnaast zijn een aantal van de grotere ingrepen die neergezet worden als een Randstadinvestering, ook nodig om juist de verbindingen tussen en met andere delen van het land goed te houden. Als ik daar een heel concreet voorbeeld van geef, zijn de investeringen in Zuidasdok, waar we bij het blok regio Noordwest nog verder op zullen ingaan, ook nodig om bijvoorbeeld het intercityverkeer rondom Amsterdam-Zuid een veel grotere capaciteit te geven. Dat is uiteindelijk ook een van de aanlandingspunten van een Lelylijn in de Randstad. Hetzelfde geldt voor de investeringen in de A10, de Ring Amsterdam. Die hebben een uitwaaiers-effect, die voorkomen althans congestie op een hele lange reeks van wegen daaromheen, van de A9 in Alkmaar tot aan de A2 voorbij Utrecht en de A1 voorbij Amersfoort.

Dus in onze optiek is het minder zwart-wit dan gesuggereerd wordt door de commissie, los van het feit dat er ook een aantal grote ingrepen zijn die echt niet als Randstedelijk te beschouwen zijn. Denk aan alles wat in Brabant gebeurt, ook rond Eindhoven. Denk aan de A50 tussen Paalgraven en Ewijk. Denk aan investeringen in bijvoorbeeld knooppunt Arnhem–Nijmegen, rond Zwolle. Ik heb veel treinverbindingen al genoemd, Zwolle–Münster, de Achterhoekexpres. We hebben dat zo evenredig mogelijk proberen te doen, kijkend naar waar de woningbouw plaatsvindt, kijkend naar het voorkómen van congestie bij die nieuwe woningbouwgebieden, en ook wel met een scherp oog op de criteria die eerder dit jaar naar de Kamer zijn gecommuniceerd om bij de verdeling van 7,5 miljard euro ook iedere keer te kijken naar het aantal gerealiseerde woningen dat daarvoor waargemaakt kan worden.

Als we naar het MIRT kijken, stelt mevrouw Van Ginneken voor om er volgend jaar een MMBL van te maken: een meerjarenprogramma mobiliteit, bereikbaarheid en logistiek. Ik zou dan haast zeggen «wat jammer», want het MIRT is inmiddels wel een heel erg ingeburgerd begrip en bekt net wat lekkerder dan MMBL. Ik denk ook echt dat wat wij inhoudelijk doen binnen dat MIRT-proces belangrijker is dan waar de afkorting voor staat. Wij weten allemaal wat we doen binnen het MIRT. Dat is integraal kijken, gebiedsgericht en in de ruimtelijke context, naar de beste oplossing voor mobiliteitsvraagstukken. Daarbij staat voorop dat die oplossing ook niet infrastructureel kan zijn. De wijze waarop wij anno 2022 denken over infrastructuur is, zou ik bijna zeggen, per definitie multimodaal als je kijkt naar de grote lijst van projecten. We hebben niet het voornemen om de naam «MIRT» aan te passen. Met elkaar moeten we er juist voor zorgen dat we binnen het kader van het MIRT de beste afspraken maken.

Ik denk dat ook de afspraken van dit jaar misschien wel sneller laten zien dat dit op een meer modaliteitsoverstijgende manier kan dan we bij het vormgeven van het Mobiliteitsfonds een jaar geleden voor mogelijk hadden gehouden. Mevrouw Van der Graaf vroeg of we echt modaliteits-overstijgend werken. Zoals u weet staat nu niet langer de modaliteit, maar de mobiliteit centraal. Als je nu kijkt naar het type afspraken dat we dit jaar hebben gemaakt en hoe vaak daar multimodale knopen in zitten, hoe vaak daar ook flankerende pakketten in zitten die zorgen dat de doorstroming op de bestaande infrastructuur verbeterd kan worden zonder dat je gelijk naar nieuwe infrastructuur gaat, denk ik dat we ook in dat opzicht een hele goede start hebben gemaakt in het voor de eerste keer verdelen van de gelden volgens de nieuwe regels van het Mobiliteitsfonds. En het zal ongetwijfeld naarmate het Mobiliteitsfonds langer in deze vorm functioneert nog beter kunnen.

De voorzitter:

Mevrouw Van Ginneken komt toch nog even terug op de discussie eerder over het MMBL. Gaat uw gang.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ja. Ik zei in mijn inbreng al dat de nieuwe afkorting niet zo lekker zou bekken, om het maar zo te zeggen. Ik snap dat de inhoud van het MIRT anders is dan doet vermoeden. Ik ben ook blij met die ontwikkeling, hoewel ik ook vind dat die nog echt een stap verder kan als het gaat om een bredere afweging. Is het een idee om hen zelf te vragen of zij misschien met een meer dekkende naamsuggestie kunnen komen, die wel makkelijker als één woord uit te spreken is, gewoon om het wat sjeu te geven? Hoe kijkt de Minister daartegen aan?

De voorzitter:

Een prijsvraag. De Minister.

Minister Harbers:

De naam van het MIRT is wel het laatste waar ik wakker van lig. Het gaat er veel meer om – ik kom zo meteen nog wel even op de Mobiliteitsvisie – dat we er gewoon voor zorgen dat het woord «infrastructuur» een eigentijdse lading heeft, want op zichzelf vind ik niet dat er iets mis is met het woord «infrastructuur». Het zal toch in heel veel gevallen ook nog wel gaan om dingen die daadwerkelijk gebouwd moeten worden en zichtbaar zijn in het landschap. Maar juist de hele afwegingen die we daarachter maken, zorgen er per definitie voor dat we mobiliteit centraal stellen. Juist de combinatie van MIRT voor de spelregels en Mobiliteitsfonds voor de pot geld maakt, denk ik, al wel heel erg duidelijk waar het om gaat. Ik hecht er ook wel aan om hier te benadrukken – want dat was wel de kracht van het toevoegen van de letter «R» een jaar of tien geleden – dat het hier in de breedte gaat om ruimtelijke afwegingen. Dat valt nou net weer weg in het naamsvoorstel van mevrouw Van Ginneken, dus ik zou het graag bij de naam «MIRT» laten.

De voorzitter:

De heer Alkaya had ook een vraag. Gaat uw gang.

De heer Alkaya (SP):

In zijn inleiding zegt de Minister dat heel veel van het geld dat in de Randstad neerdaalt, ook bedoeld is om de congestie te voorkomen en dat het in die zin legitiem is om dat geld ook zo te besteden. Ik snap dat wel. Het is ook een legitieme manier om daarnaar te kijken. Alleen, het laat wel zien dat er ook een blinde vlek is. Het Planbureau voor de Leefomgeving kijkt er anders naar. Dat benadert het niet van «waar verwachten wij congestie?» en «het moet opgelost worden», maar: in welke delen van het land kan de bevolking binnen een halfuur met het openbaar vervoer bijvoorbeeld een ziekenhuis of een mbo-school bereiken? Als je er op zo'n manier naar kijkt, dan kom je misschien tot hele andere conclusies over waar je het geld zou moeten besteden. Is de Minister bereid om die andere kijk, dat andere perspectief, ook te onderzoeken en misschien in de toekomst niet alleen maar te beredeneren vanuit congestie en hoe je die voorkomt, maar ook vanuit bereikbaarheid in het hele land?

Minister Harbers:

Het antwoord bestaat uit twee delen. Ja, ik ben bereid daarnaar te kijken. Ik kom daar zo meteen nog op bij de Mobiliteitsvisie. En tegelijkertijd: laten we in ons achterhoofd houden dat ook congestie – of dat nou op de weg is of in het openbaar vervoer, waar je ziet dat het op sommige plekken in het land zo druk is dat mensen dan ook denken dat hun bereikbaarheid in de knel komt – reistijdverlies oplevert en ertoe kan leiden dat in gebieden in het land voorzieningen niet meer goed en op tijd bereikbaar zijn. Dus het is ook daar een opgave voor het hele land, vind ik. Maar ik ben zeer bereid, en dat pakken we ook op in het kader van de Mobiliteitsvisie, om met een blik op dat PBL-rapport te kijken hoe we

mobiliteit in de komende decennia vorm moeten geven om precies aan de zorg die de heer Alkaya noemt invulling te geven.

De voorzitter:

De Minister vervolgt zijn betoog.

Minister Harbers:

Ja, want dat was het bruggetje naar de vraag die ik voor me had liggen van mevrouw Van Ginneken, over de bereikbaarheid van voorzieningen die centraal moet staan. Want zij leest in de brief over de Mobiliteitsvisie dat uitsluitend de kracht van de modaliteiten centraal staat. Het is wat ons betreft en-en. We moeten kijken naar de bereikbaarheid van voorzieningen en bestemmingen in de toekomst, en die vervolgens ook voorzien van een visie op wat de krachten zijn van die verschillende modaliteiten in samenhang. Dat betekent dus ook dat je overstappen moet kunnen faciliteren. Waar is welke modaliteit het beste in, op welke afstanden en voor welk type verbindingen: dat moeten we juist aan elkaar gaan koppelen. Dus mocht mevrouw Van Ginneken dat onvoldoende hebben gelezen, dan zou ik zeggen: wij pakken het op bij die uit te werken hoofdlijnennotitie voor de Mobiliteitsvisie. We zullen dat aanvliegen vanuit de bereikbaarheid van voorzieningen en vervolgens invulling geven aan hoe iedere modaliteit daar in optima forma aan zou kunnen bijdragen.

Zij vroeg in dit verband ook hoe we andere manieren betrekken bij die oplossingen, zoals thuiswerken, niet reizen en spreiding. Nu vind ik niet reizen uiteindelijk heel ingewikkeld. Ja, dat is thuiswerken, maar je kunt niet standaard voor iedere activiteit zeggen dat je niet op reis gaat, dus heel vaak zal toch de uitkomst zijn dat mensen daarvoor op reis moeten gaan. Maar we kijken ook naar de andere opties en zeker ook naar een vorm van bestendiging van thuiswerken, want spreiden en mijden kan een bijzonder grote kans zijn om de mobiliteitsvraag binnen de bestaande capaciteit en milieugrenzen al dan niet gedeeltelijk op te vangen. Dan had mevrouw Van Ginneken nog een vraag over de manieren waarop de rijksoverheid private en coöperatieve vormen van vervoer voor werknemers kan ondersteunen. Dat past bij het punt dat we in het kader van de uitwerking van de Mobiliteitsvisie samen met regionale werkgevers netwerken willen analyseren om te kijken in welke gebieden, op welke locaties en in welke vormen dit kan bijdragen aan de bereikbaarheid en de verduurzaming van werklocaties. Werkgevers kunnen zeker ook zelf aan de slag om hun werknemers op een duurzame en efficiënte manier naar het werk te krijgen zonder dat de overheid hierin een directe rol heeft.

Mevrouw Van Ginneken vroeg ook naar de volgende IMA, de volgende Integrale Mobiliteitsanalyse. Ze vroeg hoe we het bredewelvaartsbegrip daarbij kunnen meenemen. Daarbij geldt dat we de voorbereidingen voor de volgende IMA al gestart zijn. We kijken inderdaad hoe we het bredewelvaartsperspectief daarbij beter kunnen meenemen.

Mevrouw Van Ginneken en mevrouw Kröger vroegen daarbij ook naar minimale bereikbaarheidsnormen. Ook die... Mijn antwoorden liggen inmiddels een beetje door elkaar. Als het lukt om komend jaar in de visie met die bereikbaarheidsnormen te komen, dan nemen we die vanzelfsprekend ook mee in de volgende IMA.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik heb even afgewacht tot het pakketje met antwoorden klaar was. Ik hoor nu dat er nog meer komt.

Minister Harbers:

Ja, het kostte wat moeite om het allemaal in de juiste volgorde bij elkaar te krijgen tijdens de schorsing. Er is nog de vraag van mevrouw Kröger en

mevrouw Van Ginneken om objectief meetbare indicatoren voor brede welvaart te ontwikkelen, om kengetallen zoals sociale aspecten, vervoersarmoede en landschapswaarde daarbij mee te nemen en om een minimumbereikbaarheidsniveau te ontwikkelen.

Laat ik het even netjes opbouwen. Ik deel de lijn dat het instrumentarium meer langs het begrip «brede welvaart» kan worden opgebouwd. Vanaf 2030 worden de welvaartsaspecten van brede welvaart beter vertegenwoordigd in de Monitor Brede Welvaart van het CBS, naar aanleiding van de studies door het KiM, het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Ook werken we op dit moment aan de ontwikkeling van indicatoren voor mobiliteit en bereikbaarheid in de context van brede welvaart voor onder andere de volgende Integrale Mobiliteitsanalyse. Dit is dus eigenlijk het bovenliggende antwoord op wat ik u net zei. Toen zei ik dat we dit gaan meenemen in de volgende IMA. Daarnaast is er een nieuw addendum gepubliceerd wat betreft de werkwijze voor MKBA's, maatschappelijke kosten-batenanalyses, om aan te sluiten op deze ontwikkeling. Tot slot onderzoeken we in de Mobiliteitsvisie hoe aspecten met betrekking tot bereikbaarheid breder gesteld kunnen worden. Op deze vier fronten zijn we dus bezig. Dat moet allemaal z'n effect krijgen in de volgende IMA.

De voorzitter:

Dat roept een vraag op bij de heer Madlener van de PVV.

De heer Madlener (PVV):

Ja, want mobiliteit is inderdaad belangrijk. Wij delen dat mobiliteit een enorme voorwaarde is voor onze welvaart en voor het welzijn van mensen om in vrijheid te kunnen gaan waar men wil gaan. Maar dat moet ook betaalbaar zijn. Ik zou in de IMA ook aandacht voor willen vragen voor de betaalbaarheid van auto's. Ik maak mij daar grote zorgen over. Zonder die betaalbaarheid hebben we geen automobilititeit. Kan de Minister mij toezeggen dat ook dat aspect van betaalbaarheid meegenomen wordt in het IMA-onderzoek? Ik heb namelijk de indruk dat voor steeds meer mensen, ook jonge mensen, een auto onbetaalbaar is.

Minister Harbers:

Ik zou dat op zichzelf heel graag willen toezeggen, maar de IMA doet iets anders. De IMA brengt de knelpunten in de mobiliteit in kaart en helpt ons om aan de hand van de prioriteitstelling infrastructuurprojecten of andere mobiliteitsoplossingen in de toekomst op te pakken. Natuurlijk houdt dat nauw verband met de betaalbaarheid van mobiliteit. In het kader van de verduurzaming en de omschakeling naar emissieloos vervoer hebben wij daar vanzelfsprekend oog voor, want wij vinden dat de omschakeling naar emissieloos vervoer voor brede groepen in de samenleving betaalbaar moet zijn. Maar dat pakken we op in het kader van het verduurzamingsbeleid.

De heer Madlener (PVV):

Ik vind dat toch teleurstellend, want heel veel overheidsbeleid is erop gericht om de auto – hoe moet ik het zeggen? – niet te promoten, dus de auto duurder maken en het openbaar vervoer als alternatief zien. In de woningplannen van Minister De Jonge zie je ook de autoluwe wijken, verdichten, allemaal op elkaar en collectief vervoer. De halve Kamer, al die linkse partijen zeggen dat we collectief vervoer moeten hebben. Dat wordt gedaan met een prijsprikkel, bijvoorbeeld door milieuzones, waardoor je je auto niet eens meer kan gebruiken. Al dat soort zaken komen samen. De gewone mensen worden toch een beetje de auto uit gepest. Dat heeft alles te maken met de vraag of de mobiliteit per auto nog wel mogelijk is. Ik vraag de Minister toch om zijn standpunt te herzien en mij toe te zeggen dat we over dat aspect, ook praktisch zoals milieuzones, over automobilititeit ook nadenken op die manier.

Minister Harbers:

Daar wil ik wel iets tegenoverstellen, omdat de heer Madlener nu zo stellig zegt dat wij autogebruik ontmoedigen. Dat is niet het geval. In alle scenario's zie je dat het autogebruik minimaal op hetzelfde niveau blijft in Nederland. Dat proberen wij ook mogelijk te maken. Daarom zitten er in het pakket maatregelen dat hier vandaag voorligt ook een flink aantal investeringen voor auto-infrastructuur. Dat is nog los van de andere zaken die we doen, zoals de laadinfrastructuur ondersteunen et cetera en alles om de omschakeling naar elektrisch vervoer mogelijk te maken. Ik denk dat een aantal prijsprikkels straks ook in het voordeel van automobilisten kunnen werken. Denk aan het eerlijk betalen naar gebruik, dus naar de hoeveelheid kilometers die je rijdt met de auto. Dat zal het voor veel automobilisten die nu niet tot de veelrijders behoren juist weer beter maken. Dan betalen ze een faire prijs in plaats van zoals nu één tarief voor de motorrijtuigenbelasting, ongeacht hoeveel je rijdt. Vervolgens denk ik dat er nog veel voor te zeggen is dat we in een aantal grote schaalessprongen voor het openbaar vervoer investeren. We weten namelijk dat als je op een aantal plekken in Nederland heel veel woningen gaat bouwen en je het louter zou laten bij auto-infrastructuur, de bestaande weginfrastructuur nog veel verder volloopt dan die nu al is. Die investeringen in de schaalessprongen voor openbaar vervoer rond een aantal steden helpen daarmee ook weer om de doorstroming op de wegen op peil te houden of te verbeteren. Dat is de filosofie van het kabinet. Het is en-en-en. Het is auto, openbaar vervoer, fiets en nog een paar andere slimme maatregelen eromheen om de infrastructuur zo goed mogelijk te benutten.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Dank aan de Minister voor de beantwoording van best een bundel van mijn vragen. Ik wil in deze interruptie eigenlijk op het hele bundeltje een aantal vervolgvragen stellen.

De Minister zegt dat in de contourennota van de Mobiliteitsvisie wel degelijk bereikbaarheid en voorzieningen centraal staan, maar in het stuk is het letterlijk een bijzin. Als de Minister mij belooft dat bij de uitwerking daarvan echt dát als vertrekpunt genomen gaat worden, dan ben ik bereid hem daarin te vertrouwen, maar dat lijkt me nogal een hele grote sprong. De vraag is: klopt dat echt? Ik zou ook graag concrete normen willen zien op het gebied van thuiswerken, niet reizen en spreiding. Ik kan nog wel een voorbeeld geven over het niet reizen. E-health, gezondheidszorg op afstand, is ook een manier om reizen te beperken. Ik zou graag willen dat dat in die breedte terugkomt in de visie.

Ten aanzien van de welvaartseffecten klimaat, leefomgeving, geluid et cetera heb ik de Minister wel horen zeggen dat de kengetallen geactualiseerd gaan worden. Daar ben ik erg blij mee. Ik heb hem niet horen zeggen dat er een nieuwe weging komt. In mijn inbreng heb ik aangegeven dat deze aspecten maar 4% uitmaken van het kosten-batensaldo. Ik denk dat de nieuwe weging ook gerechtvaardigd is om meer langs brede welvaart te redeneren.

Dan nog over de private en coöperatieve vorm van vervoer. Het is een hele bundel. Dat was in de beantwoording ook zo. Kan de Minister in de gesprekken met bedrijven meenemen of er belemmeringen in wetten of regels zijn om inderdaad aan te landen bij een station, zoals ik dat ook noemde in mijn inbreng?

En dan tot slot: wanneer is de visie te verwachten? Klopt het dat dit voor het strategisch debat in maart het geval zal zijn?

Minister Harbers:

Ik begin met dat laatste. De hoofdlijnenbrief willen we voor het strategisch debat publiceren. Ja, we gaan dat ook verkennen met werkgevers. Als er

belemmeringen in de wetgeving zijn, dan lijkt het me sowieso verstandig dat we die in kaart brengen.

Het antwoord op de eerste vraag is ook ja. De bereikbaarheid van voorzieningen is ook het uitgangspunt voor de Mobiliteitsvisie.

Dan was er nog een vierde vraag, de tweede van mevrouw Van Ginneken, over een nieuwe weging tussen de kengetallen. We zijn bezig, zoals ik straks al aangaf, om de verschillende kengetallen en de effecten opnieuw in kaart te brengen. Ik wil dat eerst afwachten. Dan komt daar wel uit naar voren hoe dat verder gewogen moet worden. De inhoud probeer ik daar leidend te laten zijn.

De voorzitter:

De Minister vervolgt zijn betoog. Maar mevrouw Kröger van GroenLinks heeft nog een vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja, die is hieraan gelieerd. We wachten al een tijd op een nieuw WLO-scenario. Dat zou er in 2021 liggen. Mijn vraag is wanneer dat scenario komt. Kunnen we dat versnellen door het mee te nemen in het Handboek Milieuprijzen?

De voorzitter:

Misschien kan de Minister even uitleggen wat «WLO» betekent, voor de kijkers thuis en voor de voorzitter.

Minister Harbers:

Mag ik deze vraag aan het eind beantwoorden? Die komt namelijk nog ergens langs. Zo niet, dan zorg ik dat u het antwoord aan het eind van deze eerste termijn krijgt.

Ik kom bij de vraag van mevrouw Kröger over de woningbouw. Zij vraagt of er voldoende over is voor knelpunten buiten de vijftien gebieden. Het antwoord is ja. Dat hebben we gedaan door middel van het afweegkader dat we de Kamer eerder dit jaar hebben verstrekt. We hebben ook breder gekeken dan alleen naar de ontsluiting van woningen; we hebben ook gekeken naar de bereikbaarheid en de hoofdnetwerken. We hebben dat gedaan buiten de zeventien NOVEX-gebieden, waarbij er ook een aantal algemene maatregelen zijn, zoals de baanstabiele in de Oude Lijn, die ook een bredere doorwerking heeft, maar met name ook de ruim 100 versnellingsafspraken. Dat zijn natuurlijk in overwegende mate, of bijna uitsluitend, plekken die buiten de zeventien grootschalige NOVEX-gebieden vallen en die we daarmee mogelijk wilden maken.

Dan kom ik bij de instandhouding, waar met name de heer Stoffer een aantal vragen over had. De eerste vraag was waarom de coalitieakkoordmiddelen voor 2023 voor instandhouding zijn doorgeschoven. Het traject van programmering na voorbereiding, contracteren en realisatie van projecten duurt gemiddeld twee jaar. Waar mogelijk hebben we de coalitieakkoordmiddelen voor 2023 ingezet voor extra maatregelen die konden worden meegenomen in reeds lopende contracten. Helaas kon dat niet gelijk met het gehele budget voor 2023. We zetten ons voor 2024 in om zo veel mogelijk de beschikbare middelen om te zetten in programmering.

Het meerjarenprogramma voor instandhouding zijn we aan de hand daarvan verder aan het uitwerken. We hebben Rijkswaterstaat gevraagd om achtjarig te programmeren. Met de extra middelen uit het coalitieakkoord zijn we voortvarend aan de slag. Voor de jaren tot en met 2025 worden ze ingezet voor ophoging van het beschikbare budget voor beheer en onderhoud. Hiermee vul ik dus al een deel in van de motie van de heer Stoffer en anderen om te komen tot een meerjarenplan instandhouding infrastructuur. Nadat we komend jaar het basiskwaliteitsniveau hebben vastgesteld en gevalideerd, kunnen we ook een inhoudelijk uitgewerkt

plan maken voor de instandhouding van de rijksinfrastructuur, ook voor de middellange en lange termijn. De effecten van het basiskwaliteitsniveau worden dan zichtbaar vanaf 2026.

Ik hoorde in een bijzin ook een vraag over het assetmanagement. Het klopt dat we niet het hele assetmanagement daarvoor moeten hebben uitgewerkt. We kunnen er komend jaar gewoon voor zorgen dat het basiskwaliteitsniveau er is en daarmee ook de programmering voor de gelden vanaf 2026.

De zorg die de heer Stoffer vervolgens had, was of we bij dat basiskwaliteitsniveau duurzaam en circulair aanbesteden voldoende meenemen. Ik zou haast zeggen dat dat een van de basisvoorwaarden daarvoor is. We gaan dat dus ook doen. Met dat nieuwe basiskwaliteitsniveau wordt ook gekeken naar de maatschappelijke ontwikkelingen en welke kwaliteit voor infrastructuur daarbij past. Duurzaamheid en circulariteit zijn integraal onderdeel van de afweging hoe er met de netwerken zal worden omgegaan.

De heer Madlener vroeg in zijn algemeenheid waarom het zo slecht gaat met wegeaanleg. Ik zou me daarbij niet laten afleiden door het feit dat er toevallig komend jaar geen wegproject wordt opgeleverd. Op dit moment wordt er nog gewerkt aan de Blankenburgverbinding en de verbinding A13/A16. Aan de A9 zijn uitvoerige werkzaamheden bezig en op een aantal plekken in het land zijn nog middelgrote en kleinere projecten gaande. In het MIRT-programma staat nog voor ongeveer 15 miljard aan investeringen in wegen. Voor zo'n 5 miljard is dat al in realisatie. De rest gaat, vaak door stikstof, minder snel dan ik had gewild, maar de gelden voor die projecten staan, met het oogmerk om ze te realiseren. Van uitstel komt dus geen afstel.

De heer Madlener vroeg ook naar wat ik maar even zal kenschetsen als de gevolgen van de demografie. Uit de Integrale Mobiliteitsanalyse weten we al dat demografische groei een belangrijke trigger is voor mobiliteit in de toekomst. Daarom hebben we een uitvoerig MIRT-programma en daarom heeft het kabinet de Staatscommissie Demografische ontwikkelingen 2050 ingesteld, die breed zal adviseren over hoe scenario's voor demografische ontwikkelingen zich verhouden tot andere aspecten van de samenleving. Daarbij is ook gevraagd aandacht te besteden aan het onderwerp mobiliteit. Het advies verwachten we in het vierde kwartaal van 2023. Als daar aanleiding toe is, zal dat ook meegenomen moeten worden in de volgende IMA.

De heer **Madlener** (PVV):

In de IMA gaat men ervan uit dat in 2040 het hele MIRT-projectenboek is uitgevoerd. Daar staan tientallen projecten in die allemaal vertraging oplopen. 2040 lijkt ver weg, maar het is nog maar 17 jaar en dan is het 2040. Iets aanleggen in Nederland duurt gigantisch lang en al die procedures in Nederland duren enorm lang. Ik ben dus bang dat dat hele boek niet is uitgevoerd voor 2040.

Ik heb nog een andere vraag aan de Minister. Deze Minister is verantwoordelijk voor mobiliteit. We horen hem zeggen dat bevolkingsgroei daar uiteraard een grote impact op heeft. Dat geldt ook voor de behoefte aan woningen, de uitstoot van stikstof en CO₂. Ik neem aan dat de Minister zich in de ministerraad hard maakt voor een asielstop. Want wij hebben de infrastructuur niet, we hebben de woningen niet en wij hebben de stikstofruimte niet om al die honderdduizenden mensen die naar Nederland komen, al die vluchtelingen, hier op te vangen. Maakt deze Minister zich dus hard voor een asielstop?

Minister **Harbers**:

Beraadslagingen over asiel hebben wij binnen het kabinet en als daar uitkomsten over zijn, dan meld ik die aan de Kamer. In de breedte heeft iedere demografische ontwikkeling gevolgen voor mobiliteit. Een van de

redenen waarom we die meenemen in de IMA en waarom we als kabinet de Staatcommissie Demografische ontwikkelingen 2050 hebben ingesteld, is om over de volle breedte scenario's te hebben voor waar we rekening mee moeten houden.

De heer **Madlener** (PVV):

Scenario's? Aan scenario's hebben we geen gebrek: die gaan van een forse bevolkingsgroei naar een gigantische bevolkingsgroei, vooral en eigenlijk uitsluitend door immigratie, want de aanwas van de Nederlandse mensen is de komende jaren ongeveer nul. Alle bevolkingsgroei komt dus door immigratie. De scenario's kennen we, maar het gaat mij om beleid. Deze Minister is niet verantwoordelijk voor scenario's, maar voor beleid. We constateren dat Nederland een gebrek heeft aan infrastructuur, aan stikstofruimte en aan woningen. Ik verwacht van deze Minister een inzet binnen de ministerraad. Ik verwacht dat hij zegt dat Nederland al die immigratie niet aankan en dat hij pleit voor een asielstop. Hoe weet ik niet, in Europa of in Nederland, maar ik verwacht van deze Minister dat hij dat als een probleem op tafel legt en dat hij dit met zijn partij en ook in de ministerraad bespreekt. Maar ik hoor daar eigenlijk niks over.

Minister **Harbers**:

Over de beraadslaging in de ministerraad heb ik zojuist gezegd wat ik daarover heb gezegd. De gevolgen van elke ontwikkeling in de samenleving, waaronder de demografische ontwikkeling, zijn altijd een gegeven voor mobiliteit. Vanzelfsprekend is mijn inzet daarbij dat we mobiliteit zo veel mogelijk mogelijk moeten maken. Voor de rest laat ik het bij het antwoord dat ik zojuist aan de heer Madlener gaf.

Voorzitter. Een van de zaken die een grote impact hebben op de aanleg van infrastructuur, is het stikstofprobleem. Diverse leden hebben daarover vragen gesteld.

Mevrouw Kröger vraagt of wij projecten die kansloos zouden zijn, voortijdig on hold willen zetten. Kijk, het is niet de bedoeling dat we onnodig kosten maken. Precies daarom heb ik een werkvolgorde van projecten gemaakt; die heb ik voor de zomer met u gedeeld. Dat zijn de projecten waarvoor we onze schaarse capaciteit aan stikstofdeskundigheid inzetten. Projecten die niet op deze lijst staan, worden tijdelijk on hold gezet. Zolang dat het geval is, worden voor die projecten nog geen kosten gemaakt. Dat betekent niet dat we die projecten schrappen. We houden ze in het MIRT-projectenboek om op te pakken op het moment dat er weer meer stikstofruimte en/of meer stikstofdeskundigheid is.

De andere vraag is of we de beschikbare capaciteit daar inzetten waar deze het grootste oplossende vermogen heeft. Dat is het geval. De mate waarin wordt bijgedragen aan het oplossen van fileknelpunten is daarbij bijvoorbeeld een belangrijk criterium. Op die wijze hebben wij dat ook met medeoverheden besproken. Dat is een belangrijk criterium, maar het is niet het enige. Ook andere criteria zijn van belang. Draagt een project bijvoorbeeld bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, of is een project al ver voorbereid en kan het daarom sneller worden uitgevoerd? We hebben nog wel gekeken naar een evenwichtige verdeling over het land. Ook hebben we bekeken in welk stadium de financiering van een project zit, want als een project gefinancierd is, heb je meer kans van slagen dan wanneer er nog een financieel gat is.

Mevrouw Kröger vroeg of bestaande wegenprojecten nog eens tegen het licht gehouden zijn. Dat hebben we gedaan aan de hand van de criteria die ik u zojuist aangaf. Zij vroeg nog specifiek naar de A27, maar daar ga ik nog op in bij het blokje Noordwest. Dan komt er een uitvoeriger antwoord.

De heer Stoffer vroeg of er ruimte is voor een beperkte bouwvrijstelling – zo leest hij de uitspraak van de Raad van State – en of overwogen wordt die te verlenen voor renovatieprojecten en bijvoorbeeld voor fiets- en

ov-infra. Korthedshalve verwijs ik hierbij naar de brief die het kabinet afgelopen vrijdag heeft gepubliceerd. Daarin heeft het aangegeven te werken aan een vereenvoudiging van de toestemmingverlening. Op korte termijn zal het daarbij gaan om de ontwikkeling van kengetallen en vuistregels om zo ook de administratieve lasten te verminderen en de onderbouwing voor initiatiefnemers minder complex te maken. Er wordt gekeken naar mogelijkheden om een ondergrens toe te passen bij bouwprojecten met geringere stikstofemissies, mits dat juridisch houdbaar is. Dat zal niet op korte termijn haalbaar zijn. Vooral nog biedt dit dus hoogstwaarschijnlijk geen of slechts beperkt mogelijkheden. Dan de stikstofexperts die door het bedrijfsleven zijn aangeboden. Ik heb het in de Kamer al vaker gezegd: de stikstofexpertise is schaars en veelgevraagd. De afgelopen jaren zijn stikstofdeskundigen aangenomen en ingehuurd. Ook zijn medewerkers die al in dienst waren, ingezet op stikstof. Verder hebben we interne opleidingstrajecten gestart om extra stikstofdeskundigen op te leiden. Dat heeft 20 fte extra aan deskundigen opgeleverd. Een paar weken geleden hebben we overleg gevoerd met de markt met als thema die capaciteit en die schaarste. Ook toen is aangekondigd dat Rijkswaterstaat 19 fte stikstofdeskundigen extra inhuurt. Bij elkaar hebben we dan zo'n 40 fte beschikbaar. In de afgelopen tijd is verder bij diverse projecten in ruime mate gebruikgemaakt van marktcapaciteit.

Dan een aantal vragen van de heer De Hoop, over een gezamenlijke route voor de stikstofcrisis en de wijze van opkopen van agrarische bedrijven. Ik hecht eraan te benadrukken in de eerste plaats dat het kabinet vindt dat alle sectoren een evenwichtige bijdrage moeten leveren aan de reductie van de stikstofdepositie, ook vanuit de sector mobiliteit. We komen zoals afgesproken begin volgend jaar met nadere doelen. Tot nu toe dragen snelheidsverlaging en het steeds schoner worden en het elektrificeren van voertuigen daar ook aan bij. Omdat de opbrengst van de maatregelen niet ten goede kan komen aan projecten binnen de mobiliteitssector is ook regie over de verdeling van de stikstofruimte zeer wenselijk. Zoals afgelopen vrijdag in de kabinetsbrief van Minister van der Wal is aangegeven, onderzoekt het kabinet ook hoe we die regie gaan houden op de inzet van stikstofruimte die beschikbaar komt bij extern salderen. Dat gebeurt samen met provincies en betrokken actoren.

Er werd ook verwezen naar het kopen van agrarische bedrijven in Gelderland voor wegenprojecten. Die koop is gegaan conform de afspraken zoals die tussen Rijk en provincies tweeënhalf jaar geleden gemaakt zijn. Toen is afgesproken dat bij het opheffen van de beperkingen op extern salderen de betrokken provincies vooraf zijn geïnformeerd over het voornemen om stikstofruimte te verwerven. Daarbij is ook altijd afstemming geweest over specifieke bedrijven die eventueel gekocht zouden gaan worden om te voorkomen dat we elkaar voor de voeten lopen in de opgave die zowel provincies als het Rijk hebben. Dat is in alle gevallen gewoon met keurige informatievoorziening voorafgegaan. Er is dus geen sprake van geweest dat Rijkswaterstaat op eigen houtje stikstofruimte of iets dergelijks zou zijn gaan verwerven. Ik ben het wel eens met de Kamerleden dat stikstof een heel weerbarstig probleem blijft, waarbij we met elkaar – «met elkaar» betekent ook verschillende overheden – moeten samenwerken om tot oplossingen te komen. Ik wijs erop dat het kabinet zich nu beraadt op meer regie op de stikstofruimte en om de komende tijd opnieuw daarover met medeoverheden te kijken hoe we daarmee omgaan. Dat alles zoals aangekondigd in de brief van afgelopen vrijdag. Dat laat onverlet dat de bedrijven die tot nu toe gekocht zijn, zijn opgepakt binnen de afspraken die daarover zijn gemaakt door het vorige kabinet in de zomer van 2020.

Tot slot van dit algemene blokje nog twee vragen. Allereerst die van de heer Van der Molen over de waterstofbackbone. Het voortouw daarvoor ligt bij het Ministerie van EZK en het Meerjarenprogramma Infrastructuur,

Energie en Klimaat. Ik begreep overigens dat er begin volgend jaar een technische briefing over het MIEK is gepland in de Tweede Kamer. Los daarvan proberen wij natuurlijk wel, omdat er bij EZK ook visies gemaakt worden over de behoefte aan duurzame energie tot 2050, zo concreet mogelijk aan te geven welke energiebehoeften er liggen in de verschillende sectoren binnen de mobiliteit. Dat moet uiteindelijk in die doorrekening een plek vinden.

Tot slot de vraag van mevrouw Van der Graaf of er bij andere N-wegen dan de N50 toch tijdelijke maatregelen genomen kunnen worden. Er zijn al heel veel onderzoeken geweest naar de verkeersveiligheidsmaatregelen, specifiek naar de toepasbaarheid van rijbaanscheiding. Op basis van al die onderzoeken en de risicoprofielen van wegen heeft afgelopen jaar een prioritering plaatsgevonden binnen de beschikbare 200 miljoen. Die heb ik van de zomer aan de Kamer gemeld. Dat zijn de wegdelen met de hoogste risico's, waarbij we ook gekeken hebben naar de kosten-batenverhouding: hoe kunnen we de 200 miljoen zo goed mogelijk besteden? Als we middelen vrij moeten maken voor tijdelijke maatregelen, gaat dat uiteindelijk ten koste van de structurele maatregelen die we voornemens zijn te besteden uit die 200 miljoen. Ik zou daar niet voor zijn, tenzij we in de komende maanden, als we alles nog eens door de stikstofzeef halen, erachter komen dat ook daar weer ontoelaatbare vertragingen komen. Ik zou die overigens niet willen voor verkeersveiligheidsmaatregelen. We kunnen dan altijd nog kijken wat we tijdelijk kunnen doen, maar ik kan dat niet op voorhand toezeggen omdat we de verdeling van de 200 miljoen gemaakt hebben naar aanleiding van de grootste black spots voor de verkeersveiligheid.

De voorzitter:

Mevrouw Van der Graaf, u had een vraag toen het ging over stikstof. Is uw vraag beantwoord? Als dat het geval is, dan ga ik naar de heer De Hoop. Nee, u heeft wel een vraag. Gaat uw gang.

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

Ik zou daar toch nog een vraag over willen stellen. Dank overigens voor de reactie op verkeersveiligheid. Ik heb daar een motie op in voorbereiding. Ik puzzel er nog even op hoe we die dan kunnen vormgeven. Ik heb toch nog een vraag over stikstof. U ging daar ook in op de vragen van de heer De Hoop over de A27 en het opkopen van boeren. Het is de stellige overtuiging van onze fractie dat dit een gebiedsproces doorkruist. Er ligt heel veel druk op de A27. Daarom is onze vraag: zou het niet beter zijn om daar de gebiedsprocessen af te wachten, waardoor er een eerlijkere kans is om naar het alternatief te kijken dat in de regio Utrecht wordt voorbereid? Daar dient goed naar te worden gekeken. Daaraan gekoppeld, nu de bouw stilligt, zouden we hier niet veel meer moeten inzetten op schoon en emissieloos bouwen? Ik zou daar toch nog een reflectie op willen vragen van deze Minister.

Minister Harbers:

De inzet op schoon en emissieloos bouwen staat buiten kijf. Om die reden heeft het kabinet afgelopen vrijdag afgesproken om boven op de eerdere 500 miljoen nog eens 400 miljoen euro vrij te maken voor investeringen van bouwers in schoon en emissieloos bouwmaterieel. Waar het gaat om de koop van bedrijven ten behoeve van de A27 wijs ik erop dat die koop allang is afgerond. Dat proces is twee jaar geleden al ingezet. Toen anderhalf jaar geleden het vorige tracébesluit herzien moest worden op het gebied van stikstof, is ook aan de Kamer gemeld dat dit zou gebeuren door stikstofruimte te mitigeren. Dat is geen geheim. Dat is ook altijd gemeld. Er is ook altijd overleg geweest met de provincies over de koop van bedrijven. Er is altijd vooraf gesondeerd: «Er is een bedrijf te koop. Heeft de provincie dat nodig voor eigen doeleinden?» Als het antwoord

ontkennend was en het Rijk daarmee de bevestiging kreeg «nee, u kunt daar verder mee», dan gingen we daarmee door. Het is niet zo dat er achter de rug van provincies om concrete bedrijven zijn opgekocht.

De voorzitter:

Meneer De Hoop, gaat het ook hierover? Gaat uw gang.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik wil daar nog wel even op doorvragen. Ik heb er ook nog even naar gekeken. Het is inderdaad gebeurd op basis van afspraken die twee jaar geleden zijn gemaakt tussen de provincie Gelderland en het Rijk. Maar toch heerst binnen de provinciale staten van Gelderland echt het gevoel dat daar iets mis is gegaan. Bij een spoeddebat is een motie breed aangenomen, waarbij een meerderheid van de provinciale staten eist dat het uitkoopplan wordt aangepast. Anders willen ze niet meewerken aan de verbreding bij Amelisweerd. Los van dat er afspraken zijn geweest, vind ik dit echt een stevig politiek signaal richting IenW. Ik ben dan toch benieuwd wat de Minister denkt dat daar misgaat en in het vervolg beter kan. We krijgen nu natuurlijk heel veel van dit soort situaties met verschillende provincies. Of er nou contact is geweest of niet – ik geloof de Minister direct – toch blijkt er iets mis te zijn gegaan, anders komt er niet zo'n stevig politiek signaal. Hoe hoopt de Minister, met al die stikstofproblematiek die er in de komende jaren ontstaat, dat dit met de provincies in het vervolg misschien nog net iets beter kan om dit in de toekomst te voorkomen?

Minister Harbers:

Dat zie ik ook. Ik vind het ook heel jammer dat dit beeld zo is ontstaan. Van rijkszijde hebben we alle afspraken gerespecteerd die daarover in de zomer van 2020 zijn gemaakt. Ik hecht eraan om dit nogmaals te bevestigen. Niettemin heb ik ook een afspraak staan met beide betrokken provincies om dit hele verhaal nog eens door te lopen en te kijken hoe we dit naar de toekomst gaan doen. Ik begrijp de gevoelens in Gelderland ook, omdat het natuurlijk een provincie is waar veel druk op staat, bijvoorbeeld door de aanwezigheid van de Veluwe. Voor de structurele weg voorwaarts verwijs ik ook naar de brief die het kabinet afgelopen vrijdag heeft gepubliceerd, waarin we rond de methodiek van extern salderen een aantal wijzigingen aankondigen. Er komt een eerste recht van opkoop voor overheden, met als oogmerk om meer regie te houden op de verwerving van stikstof en hoe daarmee om te gaan. Ook is er de ambitie om tot gezamenlijke registratie en tot stikstofbanken te komen, die uiteindelijk structureel soelaas moeten bieden om te zorgen dat dit ook allemaal geborgd is.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Ik wil nog even terugkomen op dat opkopen van stikstofruimte, bijvoorbeeld voor Schiphol en door Rijkswaterstaat. Nou heb ik twee of drie weken geleden in het vragenuur de Minister voor Natuur en Stikstof een vraag gesteld over een vacature bij het Ministerie van IenW. Die vacature was voor een senior beleidsmedewerker en in de vacaturetekst stond dat de senior beleidsmedewerker voor IenW zich bezig ging houden met het komen tot een natuurvergunning voor Schiphol. Dat vond ik heel raar, want volgens mij moet een ministerie een natuurvergunning beoordelen en niet samen met Schiphol zorgen dat dat bedrijf een natuurvergunning krijgt. Ik heb dus de vraag gesteld of nu ook elke PAS-melder een eigen beleidsmedewerker krijgt om een natuurvergunning te krijgen. De Minister verwees mij naar het Ministerie van IenW; ze zou de vraag doorgeleiden. Ik vraag me af of daar al een antwoord op is, want het blijft natuurlijk heel gek dat een beleidsmedewerker van IenW gaat zorgen voor een natuurvergunning voor Schiphol.

Minister **Harbers**:

Deze vraag had ik nog niet doorgeleid gekregen, maar ik zorg dat u in de loop van het debat nog antwoord krijgt. De eerste vraag was?

De **voorzitter**:

Het was één vraag.

Minister **Harbers**:

Ja. Overigens worden er ook binnen lenW wel werkzaamheden verricht voor de hele vergunningverlening rond Schiphol, omdat bijvoorbeeld de beoordeling van de MER-procedure ook onder het bevoegd gezag van lenW valt. Maar ik kom daar later in het debat nog specifiek op terug.

De **voorzitter**:

Prima. Is dat voldoende? Of had u nog een vraag?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Nou ja, op zich is het voldoende. Ik zou er inderdaad wel graag snel een uitvoerig antwoord op willen hebben, maar ik wil wel even opmerken dat ik dit heel vreemd vind. Ik stel een vraag in het vragenuur en de Minister voor Natuur en Stikstof belooft deze vraag door te geleiden met de woorden: natuurlijk doe ik dat. Nu hoor ik dat deze Minister die vraag helemaal niet heeft gekregen. Ik wil nog wel even opmerken dat ik dat ook heel erg vreemd vind.

Minister **Harbers**:

Dat begrijp ik. Ik heb de vraag niet persoonlijk gekregen, maar hij zal ongetwijfeld ambtelijk zijn doorgegeven en dan word ik geacht dat te weten. Ik weet het alleen niet hier en nu ter plekke zodanig dat ik uw vraag kan beantwoorden. Maar ongetwijfeld is dat tussen de twee departementen wel goed gekomen.

De **voorzitter**:

Dan was er een vraag van mevrouw Kröger, GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik sluit me helemaal aan bij de verbazing die mijn buurvrouw hier uitsprekt. Ik geloof dat er op de begroting van het ministerie 60 miljoen is gereserveerd voor juridische ondersteuning voor Schiphol om die natuurvergunning te krijgen. Dat is bijzonder wonderlijk. Maar mijn vraag gaat eigenlijk over de rol die het Ministerie van lenW, of Rijkswaterstaat nou speelt in het opkopen van boerderijen en het toch al alloceren van stikstofruimte voor bepaalde projecten, terwijl we voor de rest eigenlijk nog met elkaar die hele grote puzzel te leggen hebben over hoe om te gaan met die schaarse stikstofruimte. Er zijn in het verleden afspraken gemaakt en er zijn boerderijen aangekocht. Is het nou zo dat dat op dit moment in ieder geval even gestopt is? Want het kabinet heeft ook net een brief gestuurd met een heel nieuw beleidsvoornemen. Of gaat dat nog steeds helemaal door?

Minister **Harbers**:

Het was een zijopmerking, maar die 60 miljoen heeft betrekking op de volledige programmaorganisatie voor Schiphol. Zoals u weet, zijn daarbij nog heel veel meer dingen aan de hand, waaronder het voornemen tot vermindering van het aantal vluchten. Het levert behoorlijk veel extra werk op om dat juridisch te onderbouwen. Ook alle ruimtelijke opgaven rond Schiphol vergen veel inzet vanuit lenW. Dat is dus een uitvoerige programmaorganisatie. Er horen overigens ook nog de andere aspecten bij, zoals de uitvoering van de Luchtvaartnota, het CO₂-plafond en alles wat daarbij hoort. Dat bedrag is dus niet alleen voor stikstof; integendeel.

Wat betreft de aankoop van bedrijven grijp ik toch terug op de afspraken die in de zomer van 2020 zijn gemaakt. Het Rijk is volgens die afspraken bevoegd gezag via de tracébesluiten, ook voor de natuurvergunning van rijkswege, en kreeg om die reden ook de mogelijkheid van extern salderen. Het is gewoon binnen die afspraken dat Rijkswaterstaat namens de rijksoverheid bedrijven gekocht heeft, waarbij er altijd afstemming met de provincies heeft plaatsgevonden. Maar ik wijs er wel even op dat het er daarbij om ging projecten doorgang te laten vinden waarvan het kabinet vindt en vond dat deze maatschappelijk belang hebben: projecten om de mobiliteit te bevorderen, om congestie tegen te gaan en om files te bestrijden. Daar zijn deze bedrijven voor aangekocht, om de bijbehorende stikstofdepositie te compenseren. Dat is binnen de afspraken die daarover gemaakt zijn voor het extern salderen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dat was geen antwoord op mijn vraag. Mijn vraag was als volgt. Er is toen een beleid ingezet waarbij het kabinet heeft gezegd: deze zeven MIRT-projecten krijgen prioriteit; die krijgen als eerste de stikstofruimte van de verlaging van de maximumsnelheid en die gaan worden ingezet bij extern salderen. Mijn vraag was: is dat nu afgelopen of worden er op dit moment nog steeds boerderijen opgekocht? Of is er kennelijk al voldoende stikstofruimte gekocht? Want inmiddels is er een beleidswijziging en hebben we de brief van vrijdag gezien en wil het kabinet anders omgaan met extern salderen. Dus ik neem aan dat dan nu ook de verdere inkoop van stikstofruimte voor deze zeven MIRT-projecten on hold is gezet. Is dat correct?

Minister **Harbers**:

Destijds hadden we die zeven MIRT-projecten. Voor deze twee projecten zijn bedrijven aangekocht. Het kabinet heeft vorig jaar afgezien van het gebruik van de ruimte van de maximumsnelheid voor deze zeven MIRT-projecten, omdat de effecten niet voldoende vaststonden om toe te rekenen aan die projecten. Op dit moment is er bij mijn weten geen opkoop bezig voor andere projecten. Er zijn wel projecten die we samen met de provincies doen, bijvoorbeeld in Brabant. Ik weet niet hoe het daar precies staat met het vraagstuk van extern salderen. Maar vanuit Rijkswaterstaat zijn we bij mijn weten op dit moment niet bezig voor andere projecten, ook omdat de twee projecten waar het om gaat, de A15 en de A27, op dit moment in behandeling zijn bij de Raad van State. We hebben er baat bij om eerst de uitspraken van de Raad van State daarover te hebben.

De **voorzitter**:

Bent u daarmee gekomen aan het eind van uw inleiding? Ja. Dan geef ik het woord aan mevrouw Heijnen, de Staatssecretaris. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dank u wel, voorzitter. Laat ik toch beginnen met het uitspreken van trots op de resultaten die we de afgelopen periode hebben bereikt. Hierbij hebben we specifiek veel voor de ontwikkeling van het ov en van de fietsinfrastructuur kunnen betekenen. Van de 7,5 miljard investeren we 46% in het openbaar vervoer en ruim 10% in de fiets. Op die manier ontsluiten we niet alleen heel veel nieuwe woningen, maar faciliteren we ook duurzame mobiliteit. Daarmee slaan we twee vliegen in één klap. Ik hoorde diverse leden van de Kamer zeggen dat er wel heel veel geld gaat naar de Randstad. Daar wil ik graag een reactie op geven. Het geld voor de ontsluiting van de woningbouw is niet de enige inzet van dit kabinet. Denk bijvoorbeeld ook aan de reservering van 3 miljard voor de Lelystad. Daarnaast is de inzet op grote knelpunten ook heel hard nodig om de ambities van de andere regio's te kunnen bewerkstelligen. Tot slot

hebben we bij de inzet van de 7,5 miljard nadrukkelijk gekeken naar de verstedelijking en dus ook naar waar de vraag het grootst is. Gelukkig heeft dat er ook in geresulteerd dat we in heel Nederland, van de Oude Lijn tot de Achterhoek en van Groningen tot Goes, gerichte inzet kunnen plegen. Ook nemen we maatregelen om tot 2030 meer capaciteit te creëren op het bestaande spoornetwerk en daarmee meer treinen te laten rijden. Met de versnellingsafspraken maken we de komende jaren ook al vaart met de ontsluiting van woningbouw door heel Nederland. Ik vind het heel belangrijk dat alle gebieden mee kunnen doen.

Al met al is het dus een unieke prestatie in omvang en van grote betekenis voor veel inwoners van Nederland, want goede bereikbaarheid is een belangrijke voorwaarde om mee te kunnen doen, om naar je werk te kunnen gaan, om naar school te kunnen gaan en om sociale ontmoetingen te hebben. Ik zal dadelijk ook nog in de introductie specifieker ingaan op vervoersarmoede.

Het ov is ook van groot belang voor de duurzame bereikbaarheid van Nederland, voor de reizigers van nu en voor toekomstige generaties. We staan voor grote opgaven. Hoe bouwen we nog duizenden woningen erbij in ons dichtbevolkte land en hoe zorgen we ervoor dat die goed bereikbaar zijn? Hoe verduurzamen we Nederland op een manier waarop iedereen mee kan doen? Hoe bieden we ook reizigers in de toekomst aantrekkelijke mobiliteit? Het ov kan een antwoord bieden op heel veel van die opgaven. De strategie die is vastgelegd in het Toekomstbeeld ov 2040 is daarvoor de leidraad. We willen de zaken die als eerst moeten, als eerst doen.

Het coalitieakkoord heeft ook extra middelen beschikbaar gesteld voor onder andere de instandhouding van het spoor en de ontsluiting van woningbouwgebieden. Want het is terecht dat er door de Kamer werd gewezen op het feit dat veel mensen moeite hebben om met het openbaar vervoer van huis naar hun werk, school of vrienden te gaan. Dat komt ook doordat we vroeger op een andere manier nadachten over stedelijke planning. Ik vind het daarom heel goed dat we samen met collega Hugo de Jonge heel erg goed hebben gekeken naar de opgaven op het gebied van het aantal woningen moeten realiseren. In plaats van na afloop te kijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat we infra inpassen, doen we het nu dus aan de voorkant. Dat is een heel groot verschil. Het gaat voor mensen ook een heel groot voordeel hebben.

In de BO's MIRT hebben we op al die onderwerpen ook flinke stappen gezet, van de Lelylijn tot de Oude Lijn tot de Noord/Zuidlijn. Het is wel belangrijk om je te realiseren dat het tijd gaat vragen, want spoor is iets wat je niet zomaar van vandaag op morgen aanlegt. Het zal u ook niet ontgaan zijn dat het ov het vandaag niet gemakkelijk heeft door diverse elkaar versterkende ontwikkelingen, die we niet allemaal hadden voorzien. We hebben een lager aantal reizigers dan voor corona. Dat leidt tot bepaalde zorgen. We hebben afschaling van het ov-aanbod, met name door de personeelstekorten bij de vervoerders. Dat leidt tot drukke voertuigen, tot vertragingen en ook tot een lagere reizigerstevredenheid. Stijgende prijzen zorgen ook in het ov voor hogere ov-tarieven en kosten van infrastructuurprojecten vallen ook hoger uit.

Gezien de huidige ontwikkelingen en de wens om invulling te geven aan genoemde maatschappelijke opgaven wil ik het Toekomstbeeld OV 2040 graag herijken. Zonder het einddoel te verlaten zal ik de weg en de timing ernaar bezien op de actualiteit. Daarover praat ik op 15 december met de betrokkenen en ik zal de Kamer daarover informeren. In de komende tijd zal ook meer aandacht noodzakelijk zijn voor de kortetermijnontwikkelingen om het vertrouwen van de reizigers terug te winnen en de ambitie stap voor stap waar te maken. Ik blijf daarover graag ook met de Kamer in gesprek.

Voor vandaag wil ik me concentreren op de vele afspraken waarvoor we nu geld beschikbaar hebben gesteld. Samen met de regio's is een mooi

en ambitieus pakket samengesteld. Daarmee zetten we ook grote stappen om door heel Nederland mensen prettig en betaalbaar te laten reizen en hun de mogelijkheid te geven om met het ov en met de fiets op een betrouwbare, duurzame en gezonde manier van hun nieuwe huis weg te gaan. Tegenover al die afspraken over nieuwe investeringen staan tegelijkertijd de beperktere ruimtes die we ter beschikking hebben in het Mobiliteitsfonds. Dat betekent ook dat er geen afspraken gemaakt worden over nieuwe projecten buiten de coalitieakkoordmiddelen.

Zoals gezegd wordt er vanuit de woningbouwmiddelen maar liefst 780 miljoen uitgetrokken voor de fiets. Als je daar de cofinanciering van de regio nog eens bij optelt, kom je uit op een investering van meer dan 1 miljard. Om precies te zijn is het 1,1 miljard investeringen in fietsinfra. Dan gaat het bijvoorbeeld om betere fietsaansluitingen richting het openbaar vervoer, fietstunnels, doorfietsroutes, maar ook stationsstallingen, want het is ook belangrijk dat die modaliteiten veel beter op elkaar aansluiten in de toekomst. Die investeringen helpen enorm bij het realiseren van de fietsambities en om de voordelen van de fiets bij nieuwe woningbouw consequent te benutten. Bovendien willen we ook nog eens 100.000 extra mensen op de fiets naar het werk hebben in 2025. Dus we zijn echt heel ambitieus. Daarom hebben we in de BO's MIRT met de landsdelen afgesproken een gezamenlijke meerjarige adaptieve uitvoeringsagenda fiets op te stellen. Die heeft als doel te investeren in een landelijk dekkend netwerk. Ik zal straks in de beantwoording ook nog specifiek ingaan op de fiets.

Dan toch nog heel even een punt naar aanleiding van een vraag die mevrouw Van Ginneken stelde, maar ook mevrouw Kröger verwees daarnaar. Het ging over vervoersarmoede en de PBL-onderzoeken. Er werd gevraagd of we kunnen toezeggen een prioriteitenlijst en aanpak op te stellen voor de bereikbaarheid van buitenstedelijke onderwijs-, zorg- en werkgelegenheidsclusters. Het PBL heeft onderzoek gedaan naar de bereikbaarheid van voorzieningen met verschillende vervoerswijzen. Het PBL gaat een vervolgonderzoek doen, zoals het heeft aangekondigd tijdens een technische briefing. Ik wil graag met het PBL in gesprek om dit te betrekken bij hun vervolgonderzoek, want het is niet alleen aan lenW of aan het Rijk, maar ook andere domeinen zoals zorg en onderwijs en andere overheden om daar wat beter inzicht in te krijgen. Ik ga graag met hen in overleg.

Mevrouw Van Ginneken had ook nog een vraag over de fietspaden en de veiligheid daarvan. Ik ben het er natuurlijk mee eens dat je veilige fietspaden en deelfietsen moet hebben, want dat gaat enorm helpen in de veilige laatste kilometers richting bijvoorbeeld het openbaar vervoer. Ik neem dat dan ook mee in de adaptieve uitvoeringsagenda fiets, die ik samen met Tour de Force ga opstellen. Dat was mijn introductie, voorzitter.

De voorzitter:

Dan is er eerst een vraag van de heer Madlener van de PVV.

De heer Madlener (PVV):

Na dit geweldige fietsverhaal zijn de zorgen bij mij natuurlijk heel groot. We horen dit van heel veel fracties; het is ook een beetje de mode dat iedereen met de fiets naar het werk gaat. Maar alle mensen hier aan tafel gaan niet met de fiets naar het werk maar gaan allemaal met de auto naar het werk. Sommigen met de trein maar de meesten met de auto. En ook de mensen die zeggen «fietsen, fietsen, fietsen», komen zelf met de auto. Geloof me. Ik sta in de parkeergarage en zie ze allemaal met de auto. Met een fiets kun je op iedere weg fietsen, maar op een fietspad kun je niet met de auto. Ik vraag mij dan ook af wat de Staatssecretaris nu precies bedoelt. Legt zij fietspaden aan waar je niet op kunt rijden of legt ze gewoon wegen aan waar je ook op kan fietsen? Want dat laatste is

normaal. Als je een woonwijk maakt, moet je gewoon kunnen fietsen. Dat kan toch altijd? Dus ik snap niet wat er nou zo nieuw aan is dat je met de fiets naar je eigen huis kan. Je kan zo ongeveer naar ieder huis in Nederland met de fiets. Dus er is niks nieuws aan. Waar ik mij wel zorgen over maak, is dat die auto vergeten wordt en het bewust onmogelijk wordt gemaakt om de mensen met een auto naar hun huis te laten komen. Dit terwijl we straks allemaal elektrisch willen rijden en die auto willen parkeren. Daar is ook behoefte aan, wat ook blijkt uit onderzoeken. Mensen willen een huis met een auto, en die fiets krijgen we er gratis bij.

Staatssecretaris **Heijnen**:

We hebben geïnvesteerd in stedelijke gebieden en verstedelijking. Dat vraagt heel veel om mensen van hun huis naar hun werk, school of vrienden te krijgen. Dan moet je zorgen dat je dus en-en-en hebt. Met de MIRT-gelden investeren we dan ook in goede weginfrastructuur, goede fietsinfrastructuur en goede openbaarvervoerinfrastructuur. Het is de combinatie van al die verschillende modaliteiten die ervoor zorgt dat Nederland niet vastloopt. Wij doen dat in overleg met lokale overheden die vervolgens ook met ons meekijken waar precies in die gebieden behoefte is aan de voorkant. In sommige gevallen is het zo – volgens mij komt de heer Madlener uit Rotterdam als ik hem goed beluister – dat het in bepaalde stedelijke gebieden op bepaalde momenten ontzettend druk is. Er zijn een heleboel mensen die in de gebieden rondom bijvoorbeeld Rotterdam wonen en die geen zin hebben om elke dag met hun auto in de file te staan. Dat betekent dat mijn collega Harbers altijd aan het kijken is hoe ervoor gezorgd kan worden dat de wegen zo goed mogelijk bereikbaar zijn voor de mensen die met de auto gaan. Dat is ook belangrijk, want ook het autoverkeer wordt steeds duurzamer. We gaan steeds meer elektrisch rijden. Dus ook daarvan is het belangrijk dat we ervoor zorgen dat we op termijn een goede weginfrastructuur hebben. Maar je redt het niet alleen met weg. Dus je zult ook moeten investeren in fietsinfrastructuur en openbaarvervoerinfrastructuur. Onlangs ben ik bij een opening geweest van een fietssnelweg. Dat klinkt meneer Madlener vast als valse muziek in de oren maar mij klinkt dat als muziek in de oren, omdat die weg ernaast gewoon te druk is. Daar staan op dit moment altijd files. Er wordt dan ook gekeken naar hoe die weg ontlast kan worden, bijvoorbeeld door die te verbreden, maar zelfs dan vang je het niet helemaal af. Dus dat betekent dat je ook moet zoeken naar alternatieven. Doordat steeds meer mensen op een elektrische fiets rijden, is een fietssnelweg een serieus alternatief voor een ritje met de auto waarin je in de file staat. Dan ben je misschien zelfs nog wel sneller op de elektrische fiets dan met de auto in de file. Dus het is een kwestie van en-en-en.

De **voorzitter**:

De heer Madlener, laatste vraag.

De heer **Madlener** (PVV):

Maar ik hoor of-of-of, want ik hoor de Minister alleen maar over fietsen en over fietssnelwegen. Op een weg kan je, zeker in een woonwijk, ook fietsen en kan je ook rijden met de auto. Sterker nog, je kan er ook een bus laten rijden. Dus die wegen zijn multifunctioneel. Een fietssnelweg is niet om op te rijden. Misschien vooral wat oudere mannen die racefietsen tot hun hobby hebben, kunnen dan lekker snel rijden maar voor heel veel mensen moet het een vrije keuze zijn hoe ze naar hun werk gaan. We hebben een heel interessant onderzoek gehad van het PBL en dat heeft geconcludeerd dat zelfs in Rotterdam-Zuid, waar heel veel openbaar vervoer is, het toch voor de mensen daar heel moeilijk is om hun werk te bereiken als ze geen auto hebben. Je kunt dus wel fietspaden aanleggen en openbaarvervoerverbindingen, maar het gaat er wel om dat mensen

naar hun werk kunnen komen. En daarvoor is de auto noodzakelijk. Ik ben bang dat deze regering dat onvoldoende inziet met dat hele dogma dat iedereen maar op de fiets moet. Ik wens u veel succes met uw auto.

De voorzitter:

Ik hoor niet echt een nieuwe vraag. Dan ga ik naar de heer Koerhuis van de VVD.

De heer Koerhuis (VVD):

Ook ik hoor de Staatssecretaris veel over de fiets, maar ook over het nieuwe PBL-onderzoek naar aanleiding van de technische briefing vorige week. Ik zou daar toch wel graag iets aan willen toevoegen, want de Staatssecretaris heeft het er heel veel over dat banen bereikbaar moeten zijn. Dat zat al in het onderzoek. Maar ik hoor haar nu ook zeggen: onderwijs en zorg. Terecht, maar familie dan? Familie moet ook bereikbaar zijn, vind ik. Dat mis ik bij deze Staatssecretaris. Ik zou graag willen dat dat ook wordt meegenomen in het onderzoek, want wat blijkt nou? De Staatssecretaris heeft het over de fiets, maar de eerste reactie van het PBL vorige week was dat familie juist lastig bereikbaar is met fiets en ov, en dat daar misschien de auto voor gebruikt moet worden. Kan het PBL in hun onderzoek dan ook meenemen dat we niet alleen het ov, en voor de Staatssecretaris dan de fiets, maar ook de auto toegankelijker maken, om juist dat zo belangrijke familiebezoek ook te kunnen blijven doen?

Staatssecretaris Heijnen:

Als je in de politiek zit, heb je soms weleens standaardzinnen waar je heel vaak op terugvalt, omdat dat de kern is van waarom je dingen doet. Een van de zinnen die ik heel vaak gebruik, is het dat het belangrijk is dat iedereen in Nederland zo goed mogelijk kan reizen met het openbaar vervoer, met de fiets, op de weg, naar familie, naar vrienden, naar onderwijs en naar werk. Dat is gewoon waarom wij ook op aarde zijn, vind ik, om ervoor te zorgen dat we mensen zo goed mogelijk faciliteren. Ik zal zeker nog eens even met het PBL schakelen, omdat ik het belangrijk vind dat ze zo breed mogelijk kijken. Zo ken ik het PBL overigens ook. Natuurlijk is het ook belangrijk om te kijken hoe de auto past in de bereikbaarheidsopgave waar we met z'n allen voor staan. Dus dat er breed gekeken wordt naar alle verschillende manieren van infrastructuur door het PBL lijkt me alleen maar heel erg verstandig, want dat is ook de manier waarop wij vanuit het ministerie samen met de andere ministeries hebben gekeken naar de bereikbaarheid van onze nieuwe projecten. Dus het is alleen maar heel goed dat meneer Koerhuis daar nog even aandacht voor vraagt.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik moet zeggen dat ik wel een beetje teleurgesteld was in de inleiding. De Staatssecretaris zei eigenlijk gelijk: ik ben er eigenlijk wel heel trots op en tegen al die mensen in Noord-Nederland wil ik zeggen dat we ook 3 miljard hebben gereserveerd voor de Lelylijn. Maar het duurt nog heel lang voordat die Lelylijn er komt te liggen. Op dit moment staat alleen al de Hanzelijn maanden stil. De flessenhals bij Meppel en Zwolle staat negen uur per week gewoon stil. Dan kun je niks. Dat is gewoon een hele werkdag per week. Dan vind ik het wel heel lastig dat er dan maar 4% naar heel Noord-Nederland gaat. Als ik dan de Staatssecretaris trots hoor zeggen: we hebben 3 miljard voor de Lelylijn ... Ik ben daar ook blij mee, maar daarmee lossen we de huidige problemen bij het bestaand spoor in Noord-Nederland niet op. Dat heeft effect op onderwijskansen. Dat heeft effect op de banen die er zijn. Dan vind ik dat toch wel ... Ik baal daar echt van. Dan denk ik: potverdorie Staatssecretaris, hoort u de zorgen wel die er op dit moment in Noord-Nederland zijn?

Staatssecretaris Heijnen:

Als je 7,5 miljard gaat verdelen en er relatief weinig valt te verdelen aan projecten in Noord-Nederland, dan snap ik natuurlijk dat die regio daar teleurgesteld over is. Tegelijkertijd is het natuurlijk wel zo dat wij heel duidelijk met elkaar hebben afgesproken dat we die 7,5 miljard gaan investeren in infrastructuur om ervoor te zorgen dat er in verstedelijkte gebieden woningbouw gerealiseerd kan worden. Het is mij opgevallen dat er een aantal projecten waren – daar zullen we het dadelijk ook wel over gaan hebben – zoals Meppel, waar echt wel goede ambities zijn, maar ... Ik vond het een beetje jammer, want ik werd laatst in een artikel in de krant wat verkeerd geciteerd. Ik heb niet gezegd dat het bestuur daar niet ambitieus genoeg was, verre van. Wat ik zei, is dat wij steeds de afweging hebben gemaakt: wat is de impact van de investering die we gaan doen versus het aantal woningen dat je ermee realiseert en wat betekent dat verder nog voor de ontwikkeling in het gebied? Meppel was bijvoorbeeld ook z'n voorbeeld van een project – zo zijn er nog een aantal projecten in het Noorden te noemen – dat wel heel goed is en ook zeker van toegevoegde waarde, maar voor de combinatie van opgaven waar we voor staan net door de zeef is gevallen. Wat ik ook heel belangrijk vind, is het volgende; anders hebben we het verkeerde gesprek met elkaar. Toen ik zag hoeveel geld er ging naar de Noord/Zuidlijn – u weet dat ik de regio een heel warm hart toedraag – heb ik natuurlijk echt wel even moeten slikken, om het maar zacht uit te drukken. Maar wat ik me wel heel goed realiseerde, is: op het moment dat je niet investeert in de knooppunten Amsterdam en Eindhoven – dat zijn in feite echt twee knelpunten – dan kunnen wij met z'n allen de grote spoorambities die we hebben op het gebied van infrastructuur in de regio's niet waarmaken. Want dan loop je gewoon vast.

Vind ik het een prettig idee dat het ook op papier net lijkt alsof er alleen maar heel veel geld gaat naar de grote, stedelijke gebieden? Nee, maar ik weet wel dat het nodig is om die regio's ook zo goed mogelijk te kunnen faciliteren op termijn. Het is natuurlijk ook niet zo dat er geen geld naar de regio's gaat. Ik snap wel – daar ben ik eerlijk in – dat het Noorden niet blij zal zijn met de ontwikkelingen die er zijn. Wat je bijvoorbeeld wel ziet als je naar Groningen kijkt, is het volgende. Ik loop een beetje vooruit op mijn betogen per regio van zo meteen. In Groningen is het wel heel duidelijk dat de infraopgaven aan de woningbouwopgaven gekoppeld kunnen worden. We hebben gezegd: dat kunnen we sowieso gaan doen. Maar goed, ik ben ook erg benieuwd. Ik hoor wat de Kamer allemaal zegt. Kijk dan ook gewoon met ons mee hoe we dat dan eventueel zouden kunnen corrigeren of oplossen.

De heer De Hoop (PvdA):

Het vervelende is natuurlijk het volgende. De Lelylijn is geen nieuw plan. Dat wordt al 30, 40 jaar gezegd in het Noorden. Bij de economische gasbaten die nota bene opgehaald worden uit het Noorden zelf – dat gaat om miljarden – is maar 1% naar Friesland, Groningen en Drenthe gegaan. Het is een constant terugkerend iets dat het grootste gedeelte niet naar die regio's gaat. Dat maakt dat het niet specifiek over deze casus of dit MIRT gaat. Het is iets wat al heel lang gevoeld is in dit gedeelte van het land en wat nu wederom gebeurt. Ik heb het niet over de intentie van deze Staatssecretaris. Ik heb het over het feit dat het iets terugkerends is. Als ik de inleiding van beide kabinetsleden hoor, dan komt toch telkens het idee weer naar boven: als we maar goed genoeg in de economisch sterkere regio's investeren, dan profiteren de andere gebieden daar op een gegeven moment ook van. We hebben de afgelopen decennia toch gezien dat dat niet genoeg is gebeurd. Dat maakt wel dat dit mij een behoorlijk ongemakkelijk gevoel geeft, ook richting de verschillende provincies.

De voorzitter:

Ik hoor geen nieuwe vraag. Afrondend, de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik vind dat ook de heer De Hoop mij mag afrekenen, niet zozeer op mijn woorden, maar wel op de daden. Op dit moment is er 3 miljard gereserveerd voor de Lelylijn. Dat was eerder niet het geval. Dat is een heel mooi begin. Maar het is ook zo dat ik niet van de Kamer de nodige 9 tot – wat is het? – 12 miljard heb gekregen om die uiteindelijk te realiseren. Dat is ook een feit waar we met z'n allen mee moeten dealen. De ramingen lopen nogal uit elkaar; ik zie mevrouw Kröger kijken. Laten we zeggen dat we 9 miljard nodig hebben om die te realiseren. Wat wel van mij verwacht mag worden – dat is ook de inspanningsverplichting die ik aan de Kamer heb toegezegd, en ook aan de regio – is dat ik ga kijken hoe we uiteindelijk stappen kunnen zetten om tot de realisatie van die Lelylijn te komen. Dat gaat namelijk een enorm verschil maken voor de ontsluiting van het hele Noorden, richting het Westen bijvoorbeeld.

Een van de vragen die door de Kamer aan mij zijn gesteld, is: kijk ook wat er in Europees verband nodig en mogelijk is. Er is ook gesproken over de toevoeging aan de TEN-T-lijst. Het is wat onrustig in de zaal geloof ik, voorzitter. Wat ik wel kan aangeven, is dat ik goede hoop heb om volgende week meer met de Kamer te kunnen delen over de TEN-T-shortlist. Het lijkt er in elk geval op dat ik daarover dan ook wat goed nieuws kan brengen. Dan hebben we dus weer een stap gezet. Zo komen we, stap voor stap, verder. Ik denk dat meneer De Hoop fair genoeg is om te erkennen dat dit soort grote infrastructurele projecten vaak een lange adem vragen. Ik kan geen ijzer met handen breken, hoe graag ik ook morgen zou willen beginnen met de aanleg van de Lelylijn. Dan moeten we ook de middelen hebben en de mogelijkheden om daar zo snel mogelijk mee aan de slag te gaan. Maar de stappen worden, stap voor stap, steeds meer gezet.

De **voorzitter**:

De Heer De Hoop, kort en afrondend. Er zijn namelijk nog een aantal collega's met vragen. Gaat uw gang.

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

U heeft helemaal gelijk, voorzitter. Ik zal er kort nog even één keer op ingaan. Ik hoor de Staatssecretaris nu zeggen dat er misschien nog wel 12 miljard nodig is voor de Lelylijn. Kunt u daar even... Ik schrik er heel erg van dat u dat nu zegt, want volgens mij klopt dit niet helemaal.

Staatssecretaris **Heijnen**:

De ramingen lopen gewoon heel erg uiteen. Als je het vraagt aan bepaalde partijen... Onze eigen ramingen zijn tussen de 6 miljard en de 9 miljard. Er zijn ook weleens mensen die denken dat het nog meer zou gaan kosten, maar laten we uitgaan van een max van 9. Daar gaan wij op het Ministerie van uit. Die ramingen zijn dus tussen de 6 miljard en de 9 miljard.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

De Staatssecretaris creëert een spannende cliffhanger ten aanzien van TEN-T. Ik zal zeggen dat we daar vanavond dan maar mee naar bed moeten. Ik ben benieuwd of dat de nachtrust...

De heer Madlener reageerde net vrij uitgebreid op het antwoord van de Staatssecretaris naar aanleiding van mijn vraag of we niet ook moeten investeren in de autobereikbaarheid. Mijn vraag kwam echter voort uit de vaststelling van het PBL dat de buitenstedelijke werkclusters met de auto juist wel goed bereikbaar zijn, maar niet op een veilige en comfortabele manier met de fiets. Dat zeg ik dus nog even in aanvulling op wat de heer Madlener zei.

Mijn vraag gaat over de toezegging van de Staatssecretaris over de prioriteitenlijst en de aanpak voor de werkgelegenheidsclusters. De Staatssecretaris zei: ik ga het PBL vragen dit punt mee te nemen in het vervolgonderzoek. Ik vind dat echter een gek antwoord. Het stellen van prioriteiten is namelijk met nadruk een politieke keuze. Als het PBL dat als onderzoeksorganisatie moet doen, dan vraag ik me af of de Staatssecretaris criteria meegeeft om te komen tot zo'n prioritering. Dat lijkt me dan namelijk belangrijk.

Kan de Staatssecretaris ook nog ingaan op mijn vraag of ook niet-stedelijke clusters, zoals Delftzijl, betrokken kunnen worden bij dat onderzoek?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik denk dat het goed is als we nog heel even een-op-een schakelen om te kijken wat er dan precies verwacht wordt. Ik wil altijd kijken hoe ik bepaalde input kan meegeven, natuurlijk zonder dat ik het Planbureau als zodanig wil beïnvloeden wat betreft de manier waarop zij hun eigen onderzoeksvraag formuleren. Maar we kunnen hun natuurlijk altijd suggesties meegeven. Misschien kunnen mevrouw Van Ginneken en ik dus nog eens even kijken naar de vraag waar precies behoefte aan is. Ik weet zeker dat we er dan wel op een goede manier uit zullen komen.

De heer **Alkaya** (SP):

Ik twijfel even of er standaard een kabinetsreactie op een PBL-rapport komt, of dat we die nog even moeten vragen wat betreft het rapport Toegang voor iedereen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

De kabinetsreactie komt in maart.

De **voorzitter**:

Dan weet u het nu zeker, meneer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):

Precies, dank. Mijn vraag daarbij is als volgt. De Minister gaf net al aan: we nemen de inzichten mee en de manier waarop we naar bereikbaarheidsvraagstukken kijken, is toch anders dan hoe we normaal gesproken congestie en dergelijke tegengaan. Gaat die andere manier van kijken naar infrastructurele projecten nog een rol spelen bij toekomstige evaluaties of bij het bekijken en beoordelen van MIRT-projecten? Komt dat antwoord in de kabinetsreactie?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Het lijkt mij nuttig... Als je op een andere manier gaat werken en kijken – dat is dus veel meer integraal, veel meer aan de voorkant – dan lijkt het mij goed om er in de evaluatie ook op die manier naar te kijken. Dat zal dus zeker op die manier worden beoordeeld.

De **voorzitter**:

De heer Alkaya, toelichtend nog.

De heer **Alkaya** (SP):

Het gaat niet alleen om de evaluatie, maar ook om het maken van keuzes in infrastructurele projecten. We hebben het gehad over het rendementsdenken en over rendement als in: hoeveel personen help je daarmee? Als je er op die manier naar blijft kijken, dan kom je heel vaak in de Randstad uit. Het PBL heeft daar op een andere manier naar gekeken. Ik snap dat kabinetsbreed gedeeld wordt dat, als je niet binnen een halfuur bij een ziekenhuis kunt komen, je niet alleen het openbaar vervoer moet verbeteren, maar misschien ook een nieuw ziekenhuis moet neerzetten.

Dat snap ik. Ik kan me voorstellen dat die manier van kijken, hoelang doen mensen erover om met het openbaar vervoer bij een voorziening te komen, bij de beoordeling van toekomstige MIRT-projecten een rol gaat spelen. Ik zou graag weten of dat het geval is en, zo ja, op welke manier dan. Misschien kan in de kabinetsreactie op het rapport daarop worden teruggekomen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat gaat zeker worden meegenomen. Wij zullen er in de reactie verder op ingaan. Dat kan ik toezeggen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Mevrouw Van der Graaf.

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

Ik ga nog even in op de kosten van de Lelylijn. De ramingen lopen uiteen. In mijn bijdrage heb ik de Staatssecretaris gevraagd waar mogelijkheden zitten voor versnelling. Er loopt nu een MIRT-onderzoek en daarna volgt de MIRT-verkenning. Dat is best een grote fase. Zou je niet kunnen kijken of je daar kunt versnellen, afhankelijk van hoe je dat MIRT-onderzoek nu vormgeeft, om verderop in de tijd versnelling te kunnen realiseren en misschien ook kosten te besparen? Ik wil de Staatssecretaris dat graag meegeven. Ik wil er graag een reactie op krijgen en ben benieuwd naar de TENT-T-update volgende week. Die wachten we in spanning af. Het zou heel mooi nieuws zijn als daar Europees geld bij zou komen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Uiteraard ben ik altijd bereid om te kijken waar we verder kunnen versnellen. We doen het stap voor stap. We weten dat zo'n project steeds lastiger wordt als je niet in Europees verband kunt zoeken naar mogelijkheden. Je moet kijken wat de regio kan doen en wat wij aanvullend kunnen doen. We moeten kijken hoe we de Lelylijn in het MIRT in een zo snel mogelijk proces kunnen zetten. Ik zal de suggesties van mevrouw Van der Graaf zeker ter harte nemen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik weet niet of het in het blokje algemene inleiding hoort. Daar zitten we geloof ik nog in, toch? Er komen allerlei concrete projecten voorbij. Dat geeft helemaal niks. Ik had een algemene vraag gesteld over baanstabieleit en geluidsmaatregelen en of het budget daarvoor voldoende is. Wij denken dat dat niet zo is. Hoe gaat de Staatssecretaris daarmee om in het licht van de grotere inzet van het spoor en met name zwaarder materieel op het spoor?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Die zat in het blokje algemeen aan de achterkant. Dat komt dus nog. Mevrouw Kröger was net even van haar plaats. Ik heb het net wel even specifiek over vervoersarmoede gehad.

De **voorzitter**:

De Staatssecretaris is klaar met haar algemene deel. Meneer Madlener, u heeft geen vragen meer, maar als het kort kan, kan ik er eentje toestaan.

De heer **Madlener** (PVV):

Er was hier net even commotie over de 9 tot 12 miljard schatting voor de Lelylijn. In mijn hoofd zat nog 6 miljard. Nu zijn er schattingen van 9 tot 12 miljard. Ik wil graag weten of de Kamer al die schattingen heeft, waar die grote verschillen door veroorzaakt worden en of al die informatie bij de Kamer ligt of wanneer de Kamer die informatie ontvangt.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Even voor de duidelijkheid: onze eigen ramingen lopen van 6 tot 9 miljard max. Er zijn ook partijen die denken dat dat misschien niet realistisch is. Wij gaan ervan uit dat het bedrag tussen de 6 en de 9 miljard gerealiseerd kan worden.

De heer **Madlener** (PVV):

Voorzitter, dit kan toch niet?

De **voorzitter**:

U hebt niet het woord. U had al een extra vraag. Het lijkt me goed dat de Staatssecretaris ...

De heer **Madlener** (PVV):

Hebben wij echt alle informatie?

De **voorzitter**:

Ik zal u helpen. Het lijkt me goed dat de Staatssecretaris daar nog even schriftelijk op terugkomt. Er is inderdaad bij meerdere leden verwarring over ontstaan. Als u dat kunt toezeggen, graag.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat kan ik wel toezeggen. Het belangrijkste is dat we alles nog specifiek moeten gaan onderzoeken. De ramingen die er bij ons zijn – en dat zijn de formele ramingen waar wij nog steeds van uitgaan – is dat het tussen de 6 en 9 miljard gaat kosten. Maar ook andere mensen kijken wat zij denken dat het gaat kosten. Dat kan wat duurder zijn, maar de Kamer mag uitgaan van de cijfers die ik deel en die bij jullie officieel bekend zijn. De ramingen zijn tussen 6 en 9 miljard. Het wordt allemaal nog verder uitgezocht de komende periode.

De heer **Minhas** (VVD):

Ik denk dat het goed is dat de Staatssecretaris heeft toegezegd dat de Kamer geïnformeerd wordt over de verwachte investeringskosten. Kan de Staatssecretaris in de brief die ze daarover gaat sturen ook meenemen hoe het zit met de verwachte cofinanciering, zodat de Kamer ook aan verwachtingenmanagement kan doen? Hoeveel geld moet de regio nog ophalen en hoeveel geld is er nog meer nodig? Kan de Kamer daar zicht op krijgen in dezelfde brief?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Zeker, ja.

De **voorzitter**:

Dan hebben we dat genoteerd. Er is behoefte aan informatie over de cijfers die u noemde; dat zie ik in het algemeen. Mevrouw Kröger heeft ook nog een vraag?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja, want de Staatssecretaris doet ook een soort van heel lichte vooraankondiging van nieuws volgende week. Dan denk ik: dat zal toch gedaan zijn op basis van bepaalde ramingen? Is het dan wel of niet op een lijstje beland? Het voelt nu een beetje ongemakkelijk dat wij het de hele tijd over een Lelylijn hebben in een bepaalde orde van grootte. Als nu al zo'n grote budgetoverschrijding kennelijk door sommige mensen ingecalculeerd wordt, dan kan het in de praktijk nog drie keer zo veel worden. Hoe gaan wij hiermee om?

De **voorzitter**:

Afrondend.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik denk dat we het niet groter moeten maken dan het is. Ik heb gewoon aangegeven dat wij nog steeds uitgaan van de ramingen zoals die bij de Kamer bekend zijn. Natuurlijk weten we dat materiaalkosten en alle projecten een rol kunnen spelen, maar de Kamer mag er gewoon van uitgaan dat de ramingen die wij hebben gemaakt op goede feiten berusten. Natuurlijk gaan wij alles nog verder uitwerken. Daar wordt de Kamer ook in meegenomen in de komende periode.

De **voorzitter**:

Even voor de toezeggingen – we komen daar straks nog op terug – merk ik op dat ik een brede behoefte constateer om wat meer inzicht te krijgen in de cijfers en de getallen die u noemde.

Dan zijn we gekomen aan het eind van de beide inleidingen. Ik geef het woord aan de Minister voor zijn ronde door Nederland, waarbij na elk blokje de Staatssecretaris aanvullingen zal geven op de punten openbaar vervoer en de fiets.

Minister **Harbers**:

Voorzitter, dank. Over de regio Zuid waren er nog drie specifieke vragen, dus dat kan kort wat mij betreft. De eerste vraag was van de heer Koerhuis over de planning voor de herstart van de A58. Vooropgesteld, ik ben heel blij dat de regio de provincie Brabant heeft aangeboden om hier stikstofcapaciteit te leveren en de deskundigheid aan te bieden. Zo hebben we dat afgesproken in het BO MIRT. Dat betekent dat we nu, sinds we dat weten, in overleg met de regio zijn om te kijken hoe het project met die extra deskundigheid weer in de planning kan worden opgenomen. Dat zijn we sinds enkele weken aan het doen. Zodra dat klaar is, informeer ik de Kamer. De provincie Noord-Brabant gaat nu de stikstofberekeningen toetsen, wat bij andere projecten door Rijkswaterstaat wordt gedaan. De heer Koerhuis vroeg ook naar de aanvullende weginfrastructuur voor Maastricht Aachen Airport. Voor mij is dit voorstel nieuw. De regio heeft dit niet in het MIRT-overleg aan de orde gesteld. Als er een concreet voorstel komt, ben ik altijd bereid om de mogelijkheden voor dekking te onderzoeken. Maar het begint dan wel bij de taak en de verantwoordelijkheid van de decentrale overheden. Ik heb er op dit moment geen middelen voor gereserveerd, omdat de vraag nog niet bij mij terecht is gekomen in het MIRT-overleg.

Tot slot de vraag van de heer Van der Molen over het fietspad bij de Maasbrug tussen Oeffelt en Gennep. Hij vroeg waarom dat zo lastig voor elkaar te krijgen is. Dat komt neer op twee dingen. Er is geen geld en geen capaciteit. Waarom er geen geld is, heb ik al een paar keer eerder dit jaar toegelicht aan de Kamer. Onderzoek en financiering van de verbreding van het fietspad op die brug zijn de verantwoordelijkheid van de desbetreffende wegbeheerders. Dat zijn de provincies Brabant en Limburg. Ik heb daar eerder dit jaar al over gesproken met de provincies; ook bij het recente Bestuurlijk Overleg MIRT heb ik dat nogmaals laten weten. Het betekent in dit geval dat als de regio de financiering bij elkaar krijgt, wij kunnen bekijken welke mogelijkheden er zijn om dit initiatief te faciliteren. Daarbij geldt nog steeds dat er beperkte capaciteit is bij Rijkswaterstaat. Heel lang speelde in de regio de gedachte dat de hoofdconstructie van de Maasbrug bij Oeffelt aangepakt zou moeten worden, maar daar is noch technisch, noch functioneel aanleiding voor. De brug zelf wordt dus niet aangepakt. Dan is de verbreding van het fietspad een wens van de wegbeheerders, waarvoor zij in eerste instantie zelf aan de lat staan.

De **voorzitter**:

Dan geef ik het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dank u wel, voorzitter. Ik ben blij met de afspraken die we voor de MIRT-regio Zuid en specifiek voor de brainportregio Eindhoven hebben kunnen maken. Met het Startdocument MIRT-verkenning OV-Knoop Brainport Eindhoven werken we aan een toekomstvast en gebruiksvriendelijk vervoersknooppunt voor reizigers die gebruikmaken van trein, fiets en/of bus. De verkenning omvat ook een volwaardig onderzoek naar de verbetering van de verbinding van Eindhoven met Limburg en Aken. Daarnaast zijn afspraken gemaakt over een hoogwaardige ov-verbinding met ASML in Veldhoven. Die komt boven op de investeringen in mobiliteitstransitie en de woningbouwversnelling bij Fellenoord. Het kabinet en de regio zetten daarmee een substantiële stap in de doorontwikkeling van de mainportstatus van de Brainport. Die maatregelen dragen bij aan de goede ontsluiting en bereikbaarheid van tienduizenden woningen. Ik denk dat dit aansluit op wat mevrouw Van Ginneken net aangaf over bijvoorbeeld een goede bereikbaarheid via de fiets en van bijvoorbeeld busjes bij het station. Ik sprak daar laatst over met iemand van de directie van ASML. Hij zei ook: wij willen echt graag investeren in goede oplossingen, maar we merken dat we soms een beetje vastlopen in bepaalde regelgeving. Dat hoort ook bij het omdenken dat we nu aan het doen zijn. Het is dus goed dat we daar met z'n allen aandacht voor hebben. Over de Maaslijn zijn behoorlijk wat vragen gesteld. Ik zal daar dadelijk een voor een op ingaan, maar vooraf misschien toch heel even het volgende. Ik wil graag vooropstellen dat mijn belangrijkste doel is dat dit project zo snel mogelijk wordt gerealiseerd. ProRail werkt daar met man en macht aan. Deze vertraging doet daar niets aan af, want die betreft voor een heel groot deel overmacht. Dat heeft te maken met de oorlog in Oekraïne en de werkzaamheden aan het derde spoor. Ik wil graag snelheid, maar ik wil ook zorgvuldigheid en een eerlijke verdeling van kosten. In 2008 is het project Maaslijn gestart onder leiding van de provincie Limburg. Eind 2018 trok Limburg aan de bel en vroeg de provincie of IenW het project wilde overnemen. Sinds die tijd zitten wij er samen volop in. In 2020 hebben wij een bestuursovereenkomst getekend. Eind 2021 is daar nog een addendum aan toegevoegd met een flinke extra bijdrage van het Rijk. Toen is ook afgesproken dat toekomstige risico's en kostenoverschrijdingen voortaan fiftyfifty worden verdeeld over IenW en de provincie Limburg. Dat is gedaan om ieders bijdrage eerlijk en fair te maken, en daar sta ik ook voor.

De voorzitter:

Is dit punt klaar? Meneer De Hoop? Aan het eind. Oké, prima. Gaat uw gang.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik ga dadelijk ook nog de vragen van iedereen over de Maaslijn beantwoorden.

Ik verwacht rond de zomer het resultaat van de nieuwe aanbesteding en daarmee ook het antwoord op de vraag wat dit betekent voor de financiën van het project. Natuurlijk zal ik daar vervolgens weer met de provincie Limburg het gesprek over voeren. Onze inzet, die van de provincie en die van ProRail is gericht op het samen verbeteren van de treindienst voor alle reizigers tussen Nijmegen en Venlo.

Meneer Alkaya vroeg of we kunnen zeggen dat we ProRail de schuld geven van de vertraging van de Maaslijn. Dat was meer een statement, geloof ik. Ik betreur echt dat de opwaardering van de Maaslijn wederom is vertraagd. Die wordt veroorzaakt door zaken die door ProRail echt niet te beheersen zijn: de oorlog in Oekraïne, de krapte op de markt, de stijging van de prijs van materialen. Daardoor kon de aanbesteding niet op tijd worden afgerond. Wat dat betreft beschouw ik dat ook wel als overmacht. Meneer Van der Molen en de heer Alkaya vroegen nog wanneer Rijk en provincie aan tafel gaan om afspraken te maken over een verdeelsleutel.

In het addendum bij de bestuursovereenkomst Maaslijn is die verdeel-sleutel opgenomen. Dat geldt ook voor een vergoeding aan de vervoerder. Dat addendum is nog geen jaar oud. Ik verwacht rond de zomer het resultaat van de nieuwe aanbesteding en daarmee ook te vernemen wat dit betekent voor de financiën van het project. Ik ben en blijf daarover in gesprek met ProRail en de provincie Limburg. Ik zal de Kamer daar blijvend over informeren.

Meneer De Hoop vroeg nog wat ik ervan vind dat de provincie Limburg veel geld kwijt is aan de vergoeding aan de vervoerder voor de vertraging op de Maaslijn. De vergoeding aan de vervoerder, Arriva, hangt samen met afspraken tussen de concessiehouder en -verlener over de opleverdatum van de opwaardering van de Maaslijn. Die datum is al een aantal keren verschoven, ook toen het project nog werd aangestuurd door de provincie. Omdat ik mij samen met de provincie medeverantwoordelijk voel voor een tijdige oplevering van het project, delen we samen het risico inzake de vervoerder van de vertraagde oplevering van elektrificatie. Dus voor alle risico's op dit moment bij dit project geldt: samen uit, samen thuis.

Meneer Van der Molen had nog een vraag over de drie jaar extra vertraging. Hij zei dat dit een zware tegenvaller is en vroeg of het niet tijd wordt dat het Rijk dit project gaat trekken. De inzet en de belangen van Rijk en regio zijn gelijkgericht om het project zo snel mogelijk te realiseren. Dat is ook bekrachtigd in het addendum van december 2021. Ik zie geen redenen om verder te tornen aan die afspraken. U kunt er wel zeker van zijn dat het project de volle aandacht heeft, zowel hier in het Haagse als ook in het gouvernement.

Meneer Alkaya had nog een vraag over de snelle trein Eindhoven–Heerlen–Aken: wanneer kunnen we de studies naar de bijbehorende financieringsmogelijkheden tegemoetzien? We werken stap voor stap aan het mogelijk maken van een IC naar Aken. De reservering van 125 miljoen voor het spoor rond Eindhoven die ik in het BO MIRT heb afgesproken is een eerste belangrijke stap voor de financieringskosten voor de realisatie van dat traject. Dat heb ik ook conform de motie-Van der Molen gedaan. Op dit moment voer ik samen met de regio onderzoek uit naar de IC-verbinding, zowel naar een IC-verbinding in de dagranden als ook naar een meer structurele variant. We brengen onder andere in kaart wat de IC Aken qua kosten betekent en welke concessiesturing daarbij past. In het voorjaar zal ik de Kamer informeren over de voortgang, inclusief een reflectie op de gemaakte kosten.

Dat waren de antwoorden in dit blokje, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer De Hoop. Is uw vraag nog actueel?

De heer De Hoop (PvdA):

Ja hoor, die is zeker actueel. De Maaslijn is natuurlijk een hard gelag op dit moment voor de mensen in Limburg. Dat hoef ik deze Staatssecretaris niet te vertellen, want zij kent deze casus goed. Tegelijkertijd komt de provincie wel voor heel veel kosten te staan. Ik hoor dat de Staatssecretaris die kosten deelt. Dat is sympathiek, maar hoelang is het nog vol te houden dat de provincie daaraan mee moet betalen? Moet het Rijk op een gegeven moment, wetende dat er al zo lang uitstel is van de Maaslijn, niet ook eventueel zelf die kosten op zich nemen? De decentralisatie is natuurlijk ook iets wat wij met z'n allen veroorzaakt hebben en wat maakt dat zij ook een grote verantwoordelijkheid hebben en met die kosten zitten. Ik vraag de Staatssecretaris hoelang dit volgens haar nog houdbaar is voor de provincie en of zij eventueel bereid is om de volledige kosten daarvan op zich te nemen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Natuurlijk is het ontzettend vervelend. Het project loopt ook al lang. Toen wij als Rijk er nog bij niet betrokken waren, is het ook al een aantal keren door de provincie vooruitgeschoven. Er zijn toen afspraken gemaakt. Zoals aangegeven hebben wij nu nieuwe afspraken gemaakt, waarbij we een verdeling hebben van fiftyfifty tussen Rijk en provincie. Ik wil op dit moment niet aan die afspraken tornen, maar ik wil de Kamer wel toezeggen dat ook wij vanuit het Rijk er alles aan zullen doen om zo snel mogelijk richting een oplossing te werken. Het is überhaupt al niet oké dat daar nog dieseltreinen rijden. We willen gewoon elektrificeren. Dat is ontzettend belangrijk. We kunnen alleen geen ijzer met handen breken; dat weten we ook. Wel is het al een langlopend project waar wij pas relatief kort bij betrokken zijn. Ik hoop dus ook dat er nu een dynamiek gaat ontstaan tussen Rijk, gouvernement en ProRail. Hopelijk krijgen we daarnaast ook wat zicht op een aantal dingen waar we niet zozeer invloed op kunnen uitoefenen, dus bijvoorbeeld de materiaalschaarste en oorlog. Dat blijven natuurlijk onzekere omstandigheden, maar vooralsnog wil ik niet aan de afspraken tornen zoals we die hebben gemaakt.

De heer **Minhas** (VVD):

Aan het mooie woordje «gouvernement» kunnen wij wel horen waar de Staatssecretaris vandaan komt. Mijn vraag gaat over de IC Eindhoven–Aken. De Staatssecretaris weet dat de VVD-fractie zich daar al wat langer hard voor maakt. De Staatssecretaris geeft aan dat er investeringen komen in Eindhoven, op Eindhoven Centraal, zodat er mogelijk ruimte ontstaat voor een directe intercity naar Aken. Kan zij bevestigen, zoals ook blijkt uit diverse onderzoeken, dat je op het huidige net al IC's naar Aken kan laten rijden aan de randen van de dag? Dat lees ik niet terug in de brief. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: in hoeverre gaat zij dit betrekken bij de gesprekken met de NS over de hoofdrailnetconcessie? NS zou dan bijvoorbeeld die trein kunnen rijden, maar dat kan bijvoorbeeld ook prima aan de regio worden overgelaten, zodat die het zelf kan aanbesteden aan in dit geval Arriva. Dat doet er niet toe. Het doel is dat we de trein kunnen laten rijden aan de randen van de dag. Dat kan nu ook al. Die investeringen komen namelijk pas in 2026 en «27. Dat vindt de VVD helaas nog te laat.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Gedeputeerde Van Gaans is daar ook mee bezig. Hij is aan het kijken wat er allemaal mogelijk is, ook met betrekking tot treinen aan de randen van de dag. Overigens zou ik er wel nog wat bij willen zeggen. We hadden net de discussie of we niet te veel geld uitgeven aan stedelijke gebieden. Dit is nou zo'n typisch voorbeeld van hoe je ambities in de regio kunt realiseren door een investering te doen in dat knelpunt Eindhoven. Op dit moment is er namelijk gewoon geen capaciteit beschikbaar om die internationale trein continu te laten rijden, of je moet helemaal gaan herprioriteren en bepaalde landelijke treinen op een andere manier laten rijden. Er wordt dus gekeken naar wat er allemaal mogelijk is in de dagranden, maar daarnaast wordt er natuurlijk ook gekeken naar wat er mogelijk is als die plannen op Eindhoven Centraal dadelijk helemaal gerealiseerd zijn. Daar willen we sowieso ook naar toewerken, maar op dit moment zijn het gouvernement en de gedeputeerde bezig om te kijken wat er nu al, in de tussentijd, mogelijk is.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we nu weer naar de Minister voor de volgende regio, en dat is de regio ...

Minister **Harbers**:

Zuidwest.

De **voorzitter**:
Zuidwest.

Minister **Harbers**:

Dat begint met de vraag van de heer Koerhuis over de stand van zaken en planning van projecten in en rond Rotterdam. Ik loop ze even langs. De openstelling van de A24, de Blankenburgverbinding met de Maasdelta-tunnel, is voorzien in 2024. De openstelling van de A16, de Groene Boog, de verbinding tussen de A13 en de A16, is voorzien in 2025. De periode 2025 tot 2028 betekent groot hindernieuws, want dat is de periode van de vervanging van de Van Brienenoordbrug. De planning van de nieuwe oeververbinding, de stadsbrug in Rotterdam, is aan de gemeente Rotterdam. Die gaat nu de planuitwerking daarvoor starten.

De heer Koerhuis vroeg ook naar de nieuwe oeververbinding en de bevestiging dat daar auto's over mogen rijden, zoals over de Erasmusbrug en de Willemsbrug. Dat is inderdaad het geval. De nieuwe stadsbrug zal een zogenoemde autoluwe verbinding krijgen, naast de tram, de fiets en de voetganger. Dat betekent dat auto's over de brug kunnen rijden in aantallen die passen bij het overige verkeer. Dat zal in de planuitwerking door de gemeente verder worden vormgegeven. Dat is ook van belang omdat de Van Brienenoordbrug niet zal worden verbreed. Dus als je aan de oostkant van Rotterdam meer woningbouw krijgt, is het ook van belang dat deze auto-optie er is om verdere belasting van de Van Brienenoordbrug voor het binnenstedelijke verkeer te voorkomen. Mevrouw Kröger vroeg naar de bredewelvaartseffecten bij de stadsbrug Rotterdam. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten voor zowel het verkeer, per ov, fiets, auto en lopend als voor bereikbaarheid van banen en voorzieningen. Daaruit blijkt dat een tramlijn voldoende is om de binnenstedelijke openbaarvervoersknelpunten op te lossen tot ver na 2040. Daaruit bleek ook dat de metro op die plek niet nodig is en ook niet rendabel, want die zou maximaal 30% bezetting krijgen in de drukste uren van de spits. Ook voor fietsers en voetgangers, maar ook voor hulpdiensten, is een brug met de auto-optie een betere optie dan een tunnel.

De heer Koerhuis vroeg naar de stand van zaken rond de sluis in de vaarweg Gent–Terneuzen, de nieuwe sluis bij Terneuzen. Die wordt op dit moment gerealiseerd. De betonwerken worden op dit moment afgerond en het Vlaams-Nederlandse projectteam werkt nu verder aan de installatie van de bewegende onderdelen. Het invaren van de bruggen en sluisdeuren staat gepland voor eind januari. Tegelijkertijd is het wel zo dat er ten opzichte van de oorspronkelijke planning vertraging is ontstaan. De opleverdatum maart 2023 wordt niet gehaald door een combinatie van corona, pfas en de vondst van objecten in de ondergrond. De effecten daarvan op de planning worden nu beoordeeld. Zodra de nieuwe opleverdatum bekend is, zal ik de Kamer daarover informeren. Ik ben dan toch in Zeeland. Vlak bij Terneuzen bevindt zich de Westerscheldetunnel. De heer Van der Molen vroeg naar de stand van zaken van het tolvrij maken daarvan en of ik net zo optimistisch was als de signalen uit Zeeland zijn. Ik ben in ieder geval net zo optimistisch als de gedeputeerden in Zeeland, vanwege het feit dat uw Kamer bij de Algemene Beschouwingen een motie heeft aangenomen om het tolvrij maken te dekken uit het Groeifonds. Dat maakt dus dat we nu heel ander type overleggen hebben tussen het Rijk en Zeeland. We baseren ons daarvoor op het plan van aanpak, het draaiboek tolvrije Westerscheldetunnel, dat al onder het vorige kabinet in 2021 is gemaakt. Met dat plan van aanpak in de hand hebben we nu een gezamenlijke werkgroep gevormd die aan de slag gaat met de uitvoering van de motie. Een belangrijke stap daarvoor is dat de provincie – dat hadden ze vorig jaar al toegezegd – een onderzoek uitvoert naar de verkeers- en de milieueffecten van een tolvrije openstelling van de tunnel en ook of daar bijvoorbeeld nog een compen-

satieopgave op het gebied van stikstof uit naar voren komt. Die resultaten verwachten we begin volgend jaar en dan kunnen we gelijk duidelijkheid bieden over welke maatregelen nodig zijn, wat het tijdpad is en wat de kosten zijn. We hebben daar in het eerste kwartaal volgend jaar opnieuw bestuurlijk overleg over tussen Zeeland en het Rijk. Dan zal ik uw Kamer ook verder informeren.

De heer Van der Molen vroeg naar de Zeelandbrug. Die is eigendom van en in beheer bij de provincie, die zowel eigenaar van de brug is, als van de daarop liggende N256. Net als alle beheerders en ook het Rijk, hebben zij te maken met een grote vervangings- en renovatieopgave. Het is aan de provincie Zeeland om dat verder in te vullen en dekking te vinden voor die vervangingsopgave.

Ten aanzien van het knooppunt Zoomland bij Bergen op Zoom is het op dit moment helaas niet mogelijk om een studie te doen naar dat traject. Daar hebben we noch de beschikbare middelen noch de capaciteit voor, want op de A4–A58 staat op dit moment geen capaciteitsuitbreiding gepland, omdat wij ons gebaseerd hebben op de prioritering op basis van de IMA en het coalitieakkoord. Het knelpunt is aanwezig, maar scoort laag in de IMA en komt ook niet prominent naar voren in de file top 50.

Daarom kunnen we «m het komende jaar niet in studie nemen.

Dan de A12, de N11 en de Bodegravenboog, waar de heren Van der Molen en Stoffer naar hebben gevraagd. Voor het Rijk ligt de prioriteit daar bij de verkeersdoorstroming op de A12. Een optimalisatie van de aansluiting van de A12 op de N11 kan in het kader van een verbreding van de A12 tussen Utrecht en Gouda te zijner tijd worden opgepakt, maar op dit moment ligt de prioriteit dus bij de verkeersdoorstroming op de A12. Voor de capaciteitsuitbreiding van de A12 hebben we in de komende jaren helaas geen budget en ook geen personele capaciteit voor stikstofonderzoek beschikbaar. Ik zou een bod van de regio vanzelfsprekend altijd kunnen waarderen, maar ik kan er helaas geen toezegging over doen voor de komende jaren. We hebben het voor dit moment, ook met de regio, gelaten bij de afspraak dat we in gesprek blijven over de A12 en de aansluiting op de N11.

De heer Stoffer vroeg: kun je vooruitlopend op de verbreding van de A12 al iets van de Bodegravenboog realiseren? Helaas is ook daar het antwoord ontkennend, juist ook weer vanwege het feit dat die doorstroming op de A12 van primair belang is. Op het moment dat je aan de slag gaat met de Bodegravenboog, loop je ook het risico dat je een nog groter knelpunt op de A12 realiseert als je dat niet tegelijkertijd kunt aanpakken.

De fietsverbinding waar de heer Van der Molen nog naar vroeg, is een verantwoordelijkheid van de regio. Dus zou de regio dat willen, dan is daar de mogelijkheid voor, maar op de rijksbegroting hebben we daarvoor helaas geen financiële middelen voorhanden.

De Haringvlietbrug wordt een megaklus het komend jaar, omdat die er een week of zes, zeven echt helemaal uit moet vanwege de vervanging van het beweegbare brugdeel. Voor de aanpak van de overlast lopen twee sporen. Het ene is gericht op het reguliere verkeer, het woon-werkverkeer, dat in samenspraak met de omliggende gemeenten en de bedrijven in het gebied wordt ingevuld. De aanpak daarvan is in concept gereed, maar laat ik er geen doekjes om winden: het wegvallen van die verbinding zal gewoon voor enorm grote hinder gaan zorgen, omdat je feitelijk niet echt alternatieve routes hebt in de omgeving. Het zal dus veel vragen van de gebruikers van die route en van de bewoners van de Hoeksche Waard. Het andere spoor is specifiek gericht op de hulpdiensten en wordt in nauwe samenspraak met de vier betrokken veiligheidsregio's ingevuld. Met de bestuurlijke partners is overeengekomen dat de afspraken over de aanpak van overlast in een gezamenlijk document zullen worden vastgelegd waarin alle afspraken in detail staan. De verwachting is dat dit in februari kan worden afgerond. De tijd die we nog nodig hebben tot

februari is nodig om tot zorgvuldige afronding te komen in goed overleg met de bestuurlijke partners en de veiligheidsregio's en ook om alle mogelijke en onmogelijke scenario's met elkaar doordacht te hebben en te kijken wat ons in dat geval te doen staat.

Tot slot heb ik een vraag die ik maar even bij dit blokje betrek, omdat die verband houdt met de Blankenburgverbinding en de A15. Het is de vraag van de heer Koerhuis naar gevolgen van betalen naar gebruik voor de tol op beide verbindingen. Hij vroeg of we rekening hebben gehouden met tolopbrengsten in beide projecten. Dat klopt. Tot 2030 zal tolheffing plaatsvinden op de A24 Blankenburgverbinding. Conform het coalitieakkoord willen we in 2030 betalen naar gebruik invoeren. Dat moet ook betekenen dat de tolheffing op zowel de Blankenburgverbinding als de A15 vanaf dat moment wordt geïmplementeerd in de kilometerprijs van het betalen naar gebruik. Op dit moment houden we bij de projecten ViA15 en A24 Blankenburgverbinding nog rekening met tolopbrengsten. Er is in de begroting ook een interne risicoreservering opgenomen voor het geval dat de tolopbrengsten zouden tegenvallen. Dat betreft ook tolopbrengsten die na 2030 geëffectueerd zouden moeten worden. Gederfde tolinkomsten, is nu het voornemen, zitten wat ons betreft vanaf 2030 in betalen naar gebruik en moeten daar te zijner tijd uit betaald gaan worden. Het betreft een bedrag van 120 miljoen euro. Voorzitter, tot zover.

De voorzitter:

Ik had een vraag gezien van de heer Van der Molen van het CDA.

De heer Van der Molen (CDA):

Ik stak mijn vinger even op voordat de Minister het over de hulpdiensten had. Hij heeft mij daar antwoord op gegeven, dus ik heb geen noodzaak om nu nog een vraag te stellen.

De voorzitter:

Kijk, dan gaan wij door naar de Staatssecretaris, ook voor haar blokje Zuidwest. Gaat uw gang.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. In Zuid-Holland pakken we een aantal opgaven groots aan. Met de start van de MIRT-verkenning Oude Lijn geven we een enorme impuls aan de schaa sprong op het spoor en versterken we de hoogwaardige ov-verbindingen in de zuidelijke Randstad. Daarmee kunnen we ook de doorstroom in het hele land verder gaan verbeteren. De zogenaamde CitySprinter gaat frequenter rijden. Er worden nieuwe stations geopend zodat nieuwe woningbouwlocaties ook goed per spoor bereikbaar zijn. Er worden een aantal belangrijke stations aangepakt: Schiedam, Leiden, Dordrecht, Den Haag Laan van Nieuw Oost-Indië. Ook kan de frequentie van enkele metro's en de RandstadRailverbindingen worden verhoogd en komt er een Bus Rapid Transitverbinding tussen Leiden en Zoetermeer. Verder is de MIRT-verkenning Binckhorst afgerond. In de volgende fase werken we de plannen uit, waarbij behalve voor een hoogwaardige ov-verbinding er ook aandacht is voor fietsroutes, voor fietsenstallingen, voor mobiliteitshubs en voor voetgangerspaden. Al die maatregelen dragen bij aan de goede ontsluiting en ook aan de bereikbaarheid van vele tienduizenden woningen.

Meneer Minhas had gevraagd of ik bereid ben te onderzoeken of de metroachtige trein op het traject Oude Lijn net als de RandstadRail door de lokale vervoerders kan worden geëxploiteerd. Onderdeel van de MIRT-verkenning Oude Lijn is het onderzoeken van verschillende alternatieven voor de infrastructuur en de exploitatie van de Oude Lijn. De MIRT-verkenning eindigt met het nemen van een voorkeursbesluit. Dat is

pas het moment dat er meer zicht is op de mogelijkheden voor de exploitatie van de Oude Lijn.

Mevrouw Van der Graaf had gevraagd of de realisatie van het station Dordrecht Leerpark echt moet wachten tot 2030. De infrastructurele keuzes voor het station Dordrecht Leerpark zijn afhankelijk van de infrastructurele keuzes voor het knooppunt Dordrecht. Beide knooppunten en de infrastructuur zijn onderdeel van de MIRT-verkenning Oude Lijn. Naar verwachting is die verkenning in 2025 afgerond. Dan zal er ook inzicht zijn wanneer het station Leerpark gerealiseerd zal kunnen worden. De NS schaaft af op het traject Breda–Amsterdam. Meneer Van der Molen vroeg welke mogelijkheden wij zien om de NS aan te sporen om niet af te schalen op dat traject. Uiteindelijk is dat natuurlijk een verantwoordelijkheid van de NS. Zij hebben een personeelstekort, dus zij voelen zich genoodzaakt om op trajecten door heel het land minder of kortere treinen te laten rijden. Het is aan NS om te bezien waar zij de beperkte personele capaciteit het beste kan inzetten. Ik heb daar overigens wel gesprekken over met hen. Ik wijs ze op het belang voor de reiziger om de dienstregeling zo goed mogelijk op orde te houden. NS kijkt zelf bij de afschalingsopties naar de veranderende reispatronen, de reizigersvraag en ook naar het beschikbare personeel. Ik verwacht van NS dat ze alles uit de kast trekt om de personeelsproblematiek zo spoedig mogelijk te verhelpen. NS is daar ook volop mee bezig.

De heer Koerhuis begreep dat Zeeland wil kijken naar de spoorweg Gent–Terneuzen. Hij vroeg hoe ik daartegenaan kijk. Op dit moment werk ik samen met verschillende partijen aan de spoorgoederenverbinding Gent–Terneuzen. We hebben daar onlangs een flinke reservering voor getroffen. Het is mijn inzet om tijdens de uitwerking van het project te bezien hoe we de kansen kunnen benutten voor het in de toekomst mogelijk maken van personenvervoer over die verbinding. Wel draait het project nu prominent om het verbeteren van het goederenvervoer per trein tussen Gent en Terneuzen. Daar zijn de reserveringen nu in eerste instantie ook voor bedoeld.

Dat was het, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Minhas van de VVD heeft het woord gevraagd.

De heer Minhas (VVD):

Het is goed dat over twee jaar mogelijk duidelijkheid komt over de CitySprinter en dat er dan naar aanleiding van een voorkeursbeslissing een besluit wordt genomen. De nieuwe hoofdrailnetconcessie van de NS is dan echter al ingegaan. Houdt de Staatssecretaris rekening met de nieuwe hoofdrailnetconcessie om mogelijk zo'n verbinding eruit te kunnen halen? Die discussie krijgen we hier namelijk veel vaker. Als we als Kamer wensen hebben, dan gaat dit ten koste van iets. Ik zou het dus fijn vinden als de Staatssecretaris kan bevestigen dat die ruimte blijft in de nieuwe hoofdrailnetconcessie.

Staatssecretaris Heijnen:

Ja, daar houden we rekening mee.

De heer Van der Molen (CDA):

Ik kom nog even terug op het punt over Breda. Als CDA hebben we daar al eerder aandacht voor gevraagd. Nog even los van deze omstandigheden, is dit een lijn waarop de NS al over een wat langere periode minder presteert dan we eigenlijk als norm zien als we het over een landelijk cijfer hebben. Maar nu is de situatie toch echt dat we onder een bodem gaan zakken. Er is gewoon een harde afspraak dat die verbinding Breda–Schiphol twee keer per uur is. De situatie is nu dat de afschaling zo dusdanig is dat alleen de hsl-lijn die daar rijdt nog de verbinding

garandeert. Daarvoor hebben we als Rijk, en volgens mij ook als regio, daar niet zo fors geïnvesteerd. Ik zou dus willen zeggen dat de Staatssecretaris wel degelijk de gelegenheid heeft om de NS hier wat harder op aan te spreken dan alleen maar – wat ik ook heb – begrip voor de omstandigheden waarin men zit. Ik probeer me te verplaatsen in de situatie van Breda. Ik zou niet blij zijn met alle plannen die daar liggen, namelijk dat het minimum nu onder deze omstandigheden is dat je alleen maar op een hsl-lijn kan terugvallen. Hoe ziet de Staatssecretaris dit?

Staatssecretaris **Heijnen**:

De spanning zit op het feit dat NS gaat over de eigen bedrijfsvoering, terwijl wij wel heel duidelijke concessieafspraken met ze hebben. Van mij mag worden verwacht dat ik ze aanspreek op het naleven van die concessieverplichtingen. Dat doe ik dus ook. Ik heb inmiddels heel regelmatig gesprekken met Wouter Koolmees. Zoals gezegd, is dit de derde bestuurder die ik voor mijn neus krijg in een tijd van... Hoelang zit ik hier nu? Volgens mij elf maanden. Er zijn veel gesprekken geweest. Het valt mij op dat er ook bij NS een heel groot bewustzijn is van het feit dat het niet goed gaat en dat het beter moet.

Er zijn dan eigenlijk twee smaken. Aan de ene kant moet worden gekeken naar wat we hadden kunnen doen om dingen te voorkomen en naar wat we kunnen doen om ervoor te zorgen dat we het zo snel mogelijk richting de toekomst kunnen oplossen. Daarnaast moet je kijken naar wat we nu kunnen doen. Ik weet van NS dat ze op dit moment heel hard bezig zijn om na te denken wat ze op korte termijn kunnen doen om de service en de dienstverlening naar de reiziger te optimaliseren. Of in elk geval te verbeteren, dat is misschien op dit moment een geschikter woord. Ik heb er vertrouwen in dat ze daar stappen in gaan zetten. Dat is niet morgen opgelost. Ondanks het feit dat ik niet over de bedrijfsvoering ga, heb ik aangegeven dat ik wel wil dat ze op zo veel mogelijk lijnen proberen te leveren, zeker op de heel drukke lijnen die een enorme impact hebben op een heleboel reizigers. Dus dat soort signalen zijn ook bekend. Ik geef ook vaak de signalen van de Kamer door, hoewel ik dat in feite niet hoeft te doen omdat zij meestal wel luisteren naar alle debatten die wij hier met elkaar hebben. Zij weten dus heel goed waar de Kamer de aandacht op vestigt. Ik voel de frustratie van de Kamer dus ook heel erg, maar we moeten aan het eind van dit jaar – ik heb dat al vaker gezegd – een heel stevig gesprek met NS gaan voeren over de concessieafspraken die we met elkaar hebben. Het is namelijk wel hun opdracht om te leveren. Overmacht is overmacht, maar bepaalde dingen moeten gewoon goed geregeld zijn. Daar zal ik ze ook op aanspreken.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Toch een vraag over die oeververbinding Rotterdam, want daar heb ik de Staatssecretaris niet over gehoord maar alleen de Minister. Nu is het een beetje een gekke situatie. Er is niet gekozen voor de metro en een tunnel, wat een aantal heel grote voordelen heeft, ook voor de luchtkwaliteit. Dat is de portefeuille van de Staatssecretaris. Als ik het debat in Rotterdam mag geloven, is dat omdat het Rijk als eis voor de cofinanciering heeft gezegd dat het een brug moet zijn en dat er auto's overheen moeten. Dat is dan toch een hele gekke afweging als je kijkt naar wat echt van belang is voor een stad. Ik ben dus heel benieuwd hoe de Staatssecretaris daarnaar kijkt.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Zoals ik net ook al aan de heer Madlener liet weten, gaat het er uiteindelijk om dat je kijkt naar een goede en-en-en-oplossing. Het kan zijn dat een

bepaald stedelijk gebied helemaal dicht zit met auto's, waardoor je misschien wat meer doet voor een goede ontsluiting via de weg. We gaan uiteindelijk ook naar meer duurzaam autovervoer toe. Daar is in mijn beleving ook niet zoveel mis mee. Maar daarnaast doe je ook investeringen in oplossingen voor openbaar vervoer en fiets. 7,5 miljard – ik hecht eraan dat te zeggen – klinkt natuurlijk als ontzettend veel geld en dat is het ook, maar infra aanleggen is ontzettend duur. Dat betekent dat iedereen keuzes moet maken. Wij kunnen onze euro maar één keer uitgeven. Er wordt met elkaar gekeken hoe je – in dit geval – Rotterdam zo goed mogelijk kunt ontsluiten. Hoe komen de inwoners van Rotterdam en de bezoekers van Rotterdam, de mensen die er werken, familie bezoeken, zeg ik er voor de heer Koerhuis bij, of die vanuit Rotterdam familieleden elders in het land willen bezoeken, goed van A naar B? Daar wordt naar gekeken en daar worden uiteindelijk bepaalde wegen in gemaakt. Misschien kan Minister Harbers er zo iets meer over zeggen, want Rotterdam heeft uiteraard ook zijn warme aandacht. Maar wat ik heel erg fijn heb gevonden in het hele traject, is dat we steeds met de lokale bestuurders hebben gekeken wat de slimste investering is in het belang van de reiziger. Natuurlijk wordt ook gekeken naar milieuaspecten en maatschappelijke impact. Dus het is een weging. Er is echt al behoorlijk wat geld geïnvesteerd in ov en fietsoplossingen, maar het is ook belangrijk om het land met de auto op een goede manier bereikbaar te houden. Ik weet niet of de Minister daar mogelijk nog een aanvulling op heeft.

De voorzitter:

De Minister.

Minister Harbers:

Precies dit antwoord. Het begint bij de vaststelling, ook in de afgelopen maanden toen de verkenning was opgeleverd, dat een metrotunnel niet alleen tot een financiële claim leidde die aan rijkszijde niet inpasbaar was, maar dat ook de stad en de regio uiteindelijk eindig zijn in wat zij zelf daarbij kunnen leggen. Het bedrag dat er nu in staat, was het maximum wat het Rijk kon bieden. Dat leidt dan tot de vaststelling dat je daar hoogstwaarschijnlijk geen metrotunnel van kunt bouwen. Dan komt de optie van de brug in beeld en daarvan denk ik, als je kijkt naar die verkenning, dat daar sowieso een meerwaarde in zit omdat er meer modaliteiten mogelijk zijn. Op die brug kun je een tram, auto, fiets en lopen mogelijk maken, wat in een metrotunnel niet kan. Ik denk dat die multimodaal een betere verbinding biedt voor de stad. Op die uitkomst hebben uiteindelijk zowel stad als Rijk zich verenigd.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het pijnlijke is natuurlijk een beetje dat de suggestie is gedaan, volgens mij door de lokale wethouder, dat de eis vanuit het Rijk was dat er auto's over die brug moesten kunnen en dat daardoor de tram en de tunnel van tafel zijn gegaan. Mijn vraag is dus of de harde eis is neergelegd dat er alleen aan cofinanciering wordt gedaan als er auto's over die brug kunnen. Want dat is natuurlijk niet in lijn met het duurzame bereikbaarheidsideaal dat ik de Staatssecretaris hier hoor schetsen en het is niet in lijn met alle ongelofelijke opgaven die we hebben met betrekking tot het verbeteren van de luchtkwaliteit.

Minister Harbers:

Het begint, precies zoals ik zojuist zei, bij de vaststelling dat een metrotunnel wel heel kostbaar zou worden of in ieder geval door het Rijk niet financieel mogelijk gemaakt zou kunnen worden. Vervolgens spreek je over een brug. Het grote voordeel van een brug – dat hebben we ook ingebracht – is dat je er daarmee voor kunt zorgen dat er geen afwenteling

van autoverkeer richting de Van Brienenoordbrug plaatsvindt. Dat is ook een heel belangrijk gegeven, want we gaan de Van Brienenoordbrug wel vervangen, maar die wordt niet breder. Je moet voorkomen dat die brug als een soort binnenstedelijke verbinding gaat functioneren, want dat levert dan weer extra congestie op. De vaststelling is gewoon dat als je aan de oostkant van de stad aan beide zijden van de oever er enkele tienduizenden woningen bij gaat bouwen, het leeuwendeel van de verbinding door de tram gedragen zal worden. In dat opzicht wordt het ook autoluw, dus auto-aantallen die passen bij het lokale verkeer op die verbinding, en daarnaast vooral ook fietsen, lopen en de tram.

De voorzitter:

Dank u wel, dan kunt u meteen het woord houden voor het volgende blokje: de regio Midden.

Minister Harbers:

De regio Noord. Dat zijn vragen op mijn terrein van de heren Koerhuis, Alkaya en Stoffer. De heer Koerhuis vroeg aandacht voor de verbinding richting het businesspark bij Groningen Airport Eelde en de weginfrastructuur voor 6,5 miljoen euro. Dat vraagstuk is tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT eerder deze maand niet aan de orde geweest. Om die reden zou ik daar nu geen inhoudelijk oordeel over kunnen geven. Dat zou eerst met de regio en IenW moeten worden besproken. Binnen de afspraken die we nu in de investeringsruimte hebben gemaakt, is dit niet naar boven komen drijven en is daar geen geld voor vrijgemaakt.

De heer Koerhuis vroeg ook naar de Zeehavens Groningen en de N33. De motie die hij eerder heeft ingediend, vroeg om in gesprek te gaan over de knelpunten die door Groningen Seaports worden gezien. Samen met de Staatssecretaris Mijnbouw en de regio werken we aan het Masterplan Zeehavens Groningen, als onderdeel van de Toekomstagenda Groningen. Binnen dat masterplan worden de gezamenlijk opgaven in beeld gebracht en wordt gekeken wat de economische ontwikkeling op lange termijn is, alsook de energieleeftbaarheid, circulariteit, ruimtelijke ordening en bereikbaarheid. We wachten op dat masterplan.

Daarnaast hebben we in het kader van de verkeersveiligheid wel 6,2 miljoen euro vrijgemaakt om op korte termijn de verkeersveiligheid op het noordelijke gedeelte van de N33 te verbeteren.

Een ander aspect van de vraag van de heer Koerhuis was de hoofdvaarweg Lemmer–Delfzijl. Die wordt in fasen aangepakt. Binnen de begroting van het Mobiliteitsfonds zijn nu extra middelen gereserveerd voor de aanpak van de resterende drie urgente Friese bruggen. Daarnaast zijn we samen met de gemeente Groningen bezig om de Gerrit Krolbrug te vervangen. Voor de Paddepoelsterbrug is de gemeente zelf in de lead, die daarvoor de plannen uitwerkt. Mogelijk komt dat volgend jaar in het BO MIRT aan de orde, maar daar kan ik nu nog niet op vooruitlopen.

De heer Alkaya vroeg naar de vervanging van de Busbaanbrug. In het afgelopen Bestuurlijk Overleg is het MIRT-onderzoek naar de Busbaanbrug inhoudelijk vastgesteld. In het MIRT-overleg 2018 is afgesproken dat het Rijk zich inspant om een bijdrage aan de vervanging van de verbinding te zoeken conform de afgesproken functionaliteit, en dat de regio zorgdraagt voor cofinanciering ten behoeve van uitbreiding van die functionaliteit. Op dit moment is nog niet duidelijk hoeveel de brug uiteindelijk gaat kosten en hoe de kostenverdeling dan wordt. Dat wordt in de volgende fasen van het MIRT-proces duidelijk. Dat is de reden dat ik op dit moment nog niet iets kan zeggen over de planning daarvoor.

De heer Stoffer vroeg naar de verzilting in relatie tot de vaargeul Kornwerderzand. Met de provincie Friesland kijken we gezamenlijk naar de verzilting en het toekomstig gebruik van het gehele IJsselmeer. Het verdiepen van de vaargeulen is onderdeel van dat onderzoek. Ik begrijp ook de wens van de regio en de sector om die vaargeulen te verdiepen.

Maar dan moet het wel passen binnen het toekomstbestendig beheer van het IJsselmeer om alle gebruiksdoelen te blijven faciliteren, zoals zoetwater- en drinkwatervoorzieningen. Dat nemen we mee in het onderzoek.

Tot slot vroeg de heer Stoffer naar het tekort bij de zuidelijke ringweg Groningen. We maken specifiek binnen een project vaak afspraken over mee- en tegenvallers. Afgelopen zomer is door een onderzoekscommissie onder leiding van de heer Remkes het onderzoeksrapport opgeleverd naar de oorzaken van kostenoverschrijdingen bij het project zuidelijke ringweg. Ik heb eerder dit jaar mijn reactie daarop gegeven en dat gemeld aan de Kamer. Zoals aangestipt in de brief, zet ik graag de samenwerking met de provincie en gemeente verder voort, waarbij ik wel de bestaande afspraken als uitgangspunt hanteer.

Voorzitter. Dat waren wat mij betreft de antwoorden over de regio Noord.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we naar de Staatssecretaris voor de regio Noord.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dank u wel, voorzitter. Misschien toch nog even als korte intro: ik begrijp de teleurstelling met betrekking tot een aantal zaken rondom bestaand spoor. Er was niet altijd een directe koppeling te maken met de woningbouw. Maar we doen een heleboel wel. Zo is bijvoorbeeld een onderdeel van de afspraken dat we voor Groningen, De Suikerzijde, een nieuw station realiseren dat direct een nieuwe woonwijk ontsluit. Daarnaast zijn er versnellingsafspraken gemaakt voor Spoorkwartier Groningen en Spoordok Leeuwarden, waarbij meer ruimte wordt gecreëerd voor ov-ontsluiting en doorstroming. Met de afspraken uit het coalitieakkoord over de Lelylijn hebben we ook nog 3 miljard gereserveerd; daar hebben we het net al even over gehad. In het kader van het BO Deltaplan praat ik in december met bestuurders door over de aanpak van het brede en integrale MIRT-onderzoek naar de Lelylijn. Daarna kan de werkorganisatie echt aan de slag. Er wordt met en in noordelijk Nederland onverminderd hard gewerkt aan een Deltaplan voor het Noorden en onderdelen daarvan. Naast de genoemde Lelylijn onderzoeken we in dit traject ook gezamenlijk de Nedersaksenlijn en de verbeteringen op het bestaande spoor.

Ik heb een aantal vragen gekoppeld, omdat best veel partijen over hetzelfde onderwerp vragen hebben gesteld. De heer Alkaya en de heer De Hoop vroegen waarom er geen extra geld gereserveerd wordt voor de Nedersaksenlijn, de Lelylijn en knooppunt Meppel, en of er ook naar maatschappelijke baten wordt gekeken. Ik begrijp de teleurstelling over het gegeven dat er qua budget geen zicht is op bepaalde ingrepen, onder meer rondom knooppunt Meppel. Maar de koppeling met woningbouw was niet goed genoeg te maken. Er wordt wel gewerkt aan een plan om te bezien wat er met de aanleg van de Lelylijn in het verschiet nodig is op het bestaande spoor. Het is duidelijk dat de 3 miljard die met het coalitieakkoord voor de Lelylijn is gereserveerd, niet volstaat. Ik vind het dan ook fijn dat we met elkaar hebben afgesproken dat we op korte termijn in een Bestuurlijk Overleg Deltaplan de samenhang van alles wat er loopt met elkaar te bespreken en zo te zorgen voor een gezamenlijke en afgestemde aanpak voor noordelijk Nederland. Daarin zullen we natuurlijk ook de Nedersaksenlijn meenemen. Ik heb eerder ook al aangegeven te willen kijken naar brede welvaart en ook de omgeving daarbij te betrekken door middel van een participatietraject. Daarmee kijken we naar de maatschappelijke baten. Als je het hebt over Meppel in het bijzonder: ik wil ook nog even aangeven dat we ook richting de Voorjaarsnota van 2023 proberen te kijken of er nog eventuele financieringsbronnen mogelijk zouden kunnen zijn.

Meneer De Hoop vroeg ook naar Meppel–Zwolle. Het is een bottleneck die veel storingen veroorzaakt. Zou zo’n knelpunt in het Westen van het land ook blijven liggen, vraagt hij. Storingen treden in alle delen van het land op, op meerdere trajecten. ProRail gaat daar op een gelijke manier mee om. Dat betekent niet dat een traject in de Randstad voorrang mag krijgen. Ik blijf niet voor niets het gesprek voeren met de regio over verdere verbeteringen aan het bestaande spoor en over de mogelijkheden voor het bekostigen van de maatregelen, ook richting de Voorjaarsnota 2023. Ik snap natuurlijk waarom meneer De Hoop daar veel waarde aan hecht. Dat is iets wat we gemeen hebben, denk ik.

Mevrouw Van Ginneken en mevrouw Van der Plas vroegen hoe de verbetermaatregelen bijdragen aan de stabiliteit van het knooppunt Meppel–Zwolle, dat essentieel is voor het Noorden. Ik ben het met u eens dat de verbetermaatregelen bijdragen aan de robuustheid van de verbinding met het Noorden; u noemde het al «de flessenhals». Die verbetermaatregelen betreffen met name een extra perron en een perronspoor, snelle wissels en het opheffen van een aantal urgente overwegen tussen Meppel en Zwolle. Door die maatregelen uit te voeren wordt een grotere betrouwbaarheid gecreëerd. Uiteraard dragen die maatregelen ook bij aan reistijdwinst richting Groningen en Leeuwarden en maken ze op termijn de derde en vierde IC tussen Groningen en Assen mogelijk, net als het inpassen van station Werpsterhoeke in de dienstregeling.

Er waren nog vragen gesteld door Minhas, Stoffer, Van der Molen en Van der Graaf over de mogelijkheden die we zien voor het oplossen van de problemen bij het knelpunt Meppel–Zwolle en de financiering daarvan. Verschillende fracties vragen welke mogelijkheden er zijn om in te grijpen in het bestaande spoor bij Meppel. Ik begrijp de teleurstelling dat er vanuit het BO MIRT geen zicht is op het budget daarvoor. Ik wil richting de Voorjaarsnota 2023 met de regio bespreken welke verdere verbeteringen aan het bestaande spoor nodig en mogelijk zijn. Ik wil ook de mogelijkheden voor het bekostigen van de maatregelen met ze bespreken. Daarbij wordt er dan ook gewerkt aan een plan om te bezien wat er, met de aanleg van de Lelylijn in het verschiet, nodig is op het bestaande spoor. Meneer Minhas vroeg of ik kan bevestigen dat de 30 miljoen beschikbaar moet blijven voor Friesland, om in te zetten voor het Van Harinxmakanaal en het spooreplacement. Het is helaas niet gelukt om tot goede afspraken te komen over de decentralisatie van de sprinterdienst Zwolle–Leeuwarden. Daarmee valt er 30 miljoen vrij, die bestemd was voor de verbetering van het vervoer voor de reizigers. Volgens de nieuwe systematiek van het Mobiliteitsfonds betekent dat dat er een nieuw besluit moet worden genomen over de bestemming van die gelden, waarbij een brede afweging moet worden gemaakt. Het geld blijft dus niet automatisch beschikbaar voor een bepaald gebied of voor de bereikbaarheid van het Noorden. Als de Kamer zich er in meerderheid voor uitspreekt om de middelen wel in het Noorden te besteden, dan is er natuurlijk een nieuwe situatie.

Mevrouw Pouw vroeg of ik een station in Staphorst kan regelen. Dat gaat nu niet. Het Rijk en de provincies Friesland, Drenthe en Overijssel hebben gesprekken gevoerd over decentralisatie van de sprinterdienst tussen Zwolle en Leeuwarden per 2025. De eventuele realisatie en bediening van station Staphorst maakten onderdeel uit van die gesprekken. Nu de decentralisatie niet doorgaat per 2025 en daarover pas op een veel later moment gesprekken worden gevoerd, ligt het niet in de rede om op korte termijn een vervolgproces in te richten voor het nut en de noodzaak van het aanleggen van dat station.

Dan waren er nog vragen van Minhas, Stoffer, Van der Molen, Van Ginneken, en Van der Plas over de Nedersaksenlijn en welke eerste stap ik wil zetten voor het realisatieplan. Ik merk aan mezelf dat ik begin te lachen als ik het over dat project heb, omdat ik de betrokkenheid van de regio en

de inwoners bij dat project echt zeer sterk voel. Het is natuurlijk ook heel mooi dat ze al geld gereserveerd hebben om een volgende stap te kunnen zetten. Tijdens het BO MIRT heb ik het bidboek van de regio in ontvangst mogen nemen. Ik heb de regio toen gecompimenteerd met het initiatief, dat samen met de omgeving tot stand is gekomen. Ik ga heel graag met de regio in gesprek over hoe we samen vervolgstappen kunnen zetten en een gezamenlijk onderzoek kunnen opzetten. Uit dat onderzoek moet vervolgens blijken hoe belangrijk dat spoor is voor het Noorden en of een realisatieplan in de rede ligt, uiteraard op voorwaarde dat we daarvoor met elkaar het budget kunnen vinden, waarbij ik de handreiking van de regio van 63 miljoen echt enorm waardeer. We hebben met de regio afgesproken om op korte termijn in het bestuurlijk overleg over het deltaplan de samenhang van alles wat loopt met elkaar te bespreken, om er zo ook voor te zorgen dat er een gezamenlijk afgestemde aanpak voor Noord-Nederland komt. Dat geldt uiteraard ook voor de Nedersaksenlijn. Minhas en Van der Plas hadden nog gevraagd of ik het besluit tot het stilzetten van de decentralisatie kan toelichten. Ja, ik heb samen met de provincie mijn uiterste best gedaan om de gesprekken over decentralisatie tot een goede uitkomst te brengen. Het financiële gat bleek echter te groot om te overbruggen, heeft de gedeputeerde mij onlangs laten weten. Omdat een decentralisatie structureel is, worden kleine financiële verschillen op jaarbasis al snel grote financiële verschillen over een langere periode. Ik zie nog steeds wel kansen voor de reiziger bij decentralisatie. Ik heb dan ook met de provincie afgesproken het gesprek op een logisch moment te vervolgen – ik zie de gedeputeerde zitten – bijvoorbeeld bij het aflopen van de regionale concessie in Friesland. Tot die tijd blijft de sprinter dus onderdeel van de HRN-concessie. Dan heb ik nog een vraag van Van der Molen en De Hoop over het Van Harinxmakanaal, namelijk of ik bereid ben te investeren in een aquaduct en hoe zich dat verhoudt tot het voornemen tot en de samenloop met de Lelylijn. Natuurlijk vind ik goede bereikbaarheid net als de heren een prioriteit. In het kader van het Deltaplan voor het Noorden en het MIRT-onderzoek Lelylijn kijken we de komende tijd ook naar de no-regretmaatregelen op het gebied van spoor, waarbij ook een spoorbrug over het Van Harinxmakanaal wordt gezien. Vooralsnog is de vervanging van de spoorbrug over het Van Harinxmakanaal niet naar voren gekomen in samenhang met de woningbouw. Volgens ProRail is ook de eindelevensduur nog niet bereikt. Bij vervanging is ook vastgelegd dat de provincie aan de lat staat. Ik ben wel bereid om verder met de provincie in gesprek te gaan als ze in lijn met deze uitkomsten zelf ook een significante bijdrage willen leveren. Meneer Van der Molen heeft ook nog gevraagd naar Leeuwarden–Sneek. Ja, het zou inderdaad jammer zijn als het project komt te vervallen door een beperkt tekort van 2,5 miljoen. Nu de aanbestedingsresultaten bekend zijn, kunnen we met de provincie Friesland bekijken hoe we dit gezamenlijk gaan oplossen. Dat is ook zo afgesproken tijdens de BO-MIRT-bijeenkomsten. Mevrouw Van der Graaf had nog een vraag over de extra financiering van de Lelylijn en hoe ik daarnaar ga zoeken. Met het coalitieakkoord is 3 miljard beschikbaar gesteld voor de Lelylijn. Dat is een majeure stap, maar het zal nog niet voldoende zijn. Hoeveel er nog precies nodig is, ga ik in de komende periode ook met het MIRT-onderzoek in beeld brengen. Ik ben blij dat de Europese Commissie wel echt positief lijkt over het opnemen van de Lelylijn in het TEN-T-netwerk, maar ik hoop volgende week definitief uitsluitsel te kunnen geven. Als het wordt opgenomen in dat TEN-T-netwerk, dan betekent dat ook dat de Lelylijn voor medefinanciering vanuit de CEF in aanmerking komt. In de regel geldt bij CEF een maximale bijdrage van 30% voor de werkzaamheden en een bijdrage van 50% voor studies die gedaan moeten worden. Dat zijn dus toch wel aanzienlijke bedragen. Maar het overgrote deel van de financiering zal dus

toch binnen de nationale en regionale financiële kaders gevonden moeten worden. Tijdens het MIRT-onderzoek ben ik voornemens om met de regio alle financiële mogelijkheden in kaart te gaan brengen.

Dan had ik nog één laatste vraag, van mevrouw Van der Graaf, over het versnellen. Eigenlijk hebben we dat net ook al eventjes besproken. Dat dit kabinet echt iets wil met de ontsluiting van Noord-Nederland moge wel duidelijk zijn. Mijn ambitie is ook om tempo te maken. Er ligt al heel veel informatie en onderzoek. Er wordt verder hard gewerkt door het Rijk en door de regio aan het inrichten van een gezamenlijke projectorganisatie, met een gezamenlijke projectdirecteur. Dat zal ook weer leiden tot een verdere professionalisering en versnelling van de plannen. Tegelijkertijd wil ik een zorgvuldig en transparant proces doorlopen. Daarbij hecht ik ook heel veel waarde aan participatie met de omgeving. Dat betekent dat het mijn streven is om het MIRT-onderzoek binnen twee jaar af te ronden. Dat heb ik ook al eerder aangekondigd. Dat waren de vragen die ik nog had over het Noorden.

De voorzitter:

Er zijn veel vragen. Ik zie achtereenvolgend mevrouw Van der Graaf en dan de heren De Hoop, Van der Molen en Minhas. Mevrouw Van der Graaf, gaat uw gang.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Dank aan de Staatssecretaris. Ik hoor haar zeggen dat dit kabinet het belangrijk vindt dat het Noorden wordt ontsloten en dat we gaan investeren in de spoorverbindingen. Dat is goed nieuws, want daar heeft de Kamer ook toe opgeroepen. Ik hoor de Staatssecretaris ook warme woorden spreken over de Nedersaksenlijn. Die zie ik nu alleen niet terug in de afspraken. Althans, heel open. Ik hoor de Staatssecretaris ook zeggen dat er richting de Voorjaarsnota misschien nog wel te kijken is naar financiering voor bepaalde projecten. Is de Staatssecretaris bereid om te kijken of ze bij de Voorjaarsnota voor het eerste deel van de Nedersaksenlijn, tussen Veendam en Stadskanaal, al middelen vrij kan maken? Dat hoeft niet meer onderzocht te worden. Daar heeft al besluitvorming plaatsgevonden.

Staatssecretaris Heijnen:

Dan zou je dus al kijken naar een behoorlijk bedrag. Dat zou ik dan toch met mevrouw Van der Graaf wat verder in detail willen bespreken. Het gaat erom dat wij goed kijken naar de totale ontsluiting van het Noorden en de aansluiting van het Noorden op de rest van het land. De Nedersaksenlijn is in mijn beleving een hele mooie kans voor het Noorden om een heleboel mensen goed te ontsluiten. Daarnaast biedt het ook kansen voor en perspectief op het verlagen van de druk op bepaalde andere gebieden qua woningbouw of werkgelegenheid. Dan zou je ook daar weer verdere kansen hebben in die gebieden. Dat is ook de reden waarom wij hebben gezegd: laten we nou ook de Nedersaksenlijn laten meelopen in dat hele MIRT-onderzoek naar de goede ontsluiting van het Noorden, omdat daar ook gewoon hele mooie kansen liggen. Die stap hebben we nu gezet. Dat is een formalisering van de ambities die wij met elkaar hebben om het Noorden goed te ontsluiten. Ik zou best willen kijken wat we nu nog aanvullend kunnen doen, maar we moeten ook geen dingen dubbel gaan doen. Het feit dat ze in die MIRT-ronde worden meegenomen, betekent dus dat ze in feite al een formele positie hebben. Misschien kunnen we nog even wat verder puzzelen op hoe dat door de Kamer precies wordt gezien. Als je nu zomaar zegt «we maken 63 miljoen beschikbaar», dan sla je een stap over, die we zorgvuldig willen maken in dat MIRT-proces.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Dank aan de Staatssecretaris. Ik vraag daar toch eventjes op door. We hebben de Nedersaksenlijn. Er is nog een stukje spoor dat er niet is op dit moment, tussen Stadskanaal en Emmen. De besluitvorming voor het deel dat nu ook wel «de eerste fase» genoemd wordt, de spoorlijn Veendam–Stadskanaal, is eigenlijk al helemaal rond. Daar is inderdaad dat geld voor. Ik zou het goed vinden als de Staatssecretaris zegt: alles is ervoor in beeld om als er ruimte is om te kijken wat we aanvullend kunnen doen, daar alvast die stap voor te zetten, zodat we daar niet meer langer hoeven te wachten. Het was de bedoeling dat die trein daar in 2024 zou rijden. Ik hoop dat de Staatssecretaris daartoe bereid is. Mag ik haar zo begrijpen dat ze daarnaar zou willen kijken?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Zoals het proces nu officieel is ingericht, hebben wij binnen twee jaar duidelijkheid over nut, noodzaak en haalbaarheid van de Nedersaksenlijn. Ik denk dat daar echt hele mooie kansen liggen. Het is heel belangrijk dat we integraal kijken naar de ontsluiting van het Noorden. Ik voel zelf ook een groot enthousiasme om dit heel goed uit te zoeken. Dat zei ik net ook al. Daarom is het nu ook opgenomen in de hele MIRT-aanpak in dat Noorden. Ik wil ook niet zomaar beloftes doen die wij niet kunnen waarmaken, want ik heb op dit moment geen middelen ter beschikking om te zeggen: doe ons de Nedersaksenlijn maar per direct. Maar ik wil wel kijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat het plan op een goede manier wordt ondersteund. Net zoals er een projectteam komt voor de Lelylijn, zou je misschien ook kunnen kijken hoe je de Nedersaksenlijn zo professioneel mogelijk kunt ondersteunen, al moet ik zeggen dat dat al wel heel erg goed wordt aangepakt door de regio. Ik kan nu dus niet al zomaar toezeggen om de portemonnee voor het hele bedrag te trekken, want dan doorlopen we gewoon niet het zorgvuldige proces dat het hele gebied in het Noorden verdient.

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

Voorzitter, mag ik misschien nog een keer, als afronding? Ik heb mijn interrupties opgespaard.

De **voorzitter**:

Gaat uw gang, maar houd u het iets korter.

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

Ga ik doen. Ga ik doen.

De **voorzitter**:

Dan gaan we het tempo een beetje omhoog doen, ook voor de Staatssecretaris.

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

Heel goed. Ik begrijp de Staatssecretaris goed: ze heeft nu geen budget. Maar is de Staatssecretaris dan wel bereid om in de komende periode tot aan het volgende MIRT, samen met de regio tot een oplossing te komen voor de resterende financiële middelen voor in ieder geval dat eerste deel dat nu in z'n geheel wordt meegenomen in de Nedersaksenlijn, maar waarover de besluitvorming eigenlijk is afgerond? Is de Staatssecretaris daartoe bereid?

Staatssecretaris **Heijnen**:

U weet dat ik enthousiast ben, maar uiteindelijk is het ook aan de Kamer om een prioritering aan te brengen. Er is aan mij gevraagd om goed te kijken naar de hele ontsluiting van het Noorden. Op dit moment zijn er nog veel wensen uit het Noorden; dat zie je zelfs aan het stapeltje met de vragen per regio. De meeste daarvan zijn heel begrijpelijk. Naar alle

waarschijnlijkheid zal daarin, richting de Voorjaarsnota bijvoorbeeld, een prioritering moeten worden aangebracht, ook door de Kamer. Ik zou richting de Voorjaarsnota vanuit de Kamer dus ook wel enigszins wat meer feeling willen hebben van de ruimte die er aan mij wordt gevraagd om te zoeken naar een concrete oplossing, maar ik heb inmiddels al wel genoteerd dat mevrouw Van der Graaf er een voorstander van is om die ruimte te zoeken.

De voorzitter:

Nou, er komt nog een tweede termijn, zou ik zeggen.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik ben ook een beetje aan het zoeken met mijn collega's naar wat de Staatssecretaris ons nou precies vraagt, want ik denk dat er twee dingen uit elkaar gehaald moeten worden. Eén: van die Lelylijn en het hele traject eromheen een succes willen maken voor heel Noord-Nederland. Als je Drenthe ook de kans wil bieden om daar de vruchten van te plukken, dan is de Nedersaksenlijn volgens mij nodig. Als je dat in Friesland ook wilt, is die aansluiting met Leeuwarden misschien ook nog wel nodig. Volgens mij wil je ervoor zorgen dat heel Noord-Nederland van dat integrale traject de vruchten plukt. Tegelijkertijd leg je daar ook een basis voor door op een gegeven moment te zeggen: we gaan aan de slag met het realisatieplan voor de Nedersaksenlijn en we willen in ieder geval kijken naar financiering van fase 1. Ik sluit me dus wel aan bij wat mevrouw Van der Graaf daarover zegt. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is eigenlijk wat ze ons nou vraagt, want ze gaf aan dat ze een prioritering van ons nodig heeft. Kan ze iets concreter maken wat ze nou net bij de Kamer neerlegde?

Staatssecretaris Heijnen:

Ja. Er worden best wel veel dingen gevraagd aan het kabinet, ook door de Kamer. Een van de dingen die werden gevraagd is om de Nedersaksenlijn op te nemen in de MIRT-aanpak van het Noorden. Dat is vervolgens gebeurd. Vervolgens hebben we twee jaar de tijd om met elkaar te kijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat we via die MIRT-lijn tot een compleet en rond verhaal gaan komen, waarbij we het Noorden op een goede manier ontsluiten. Nu ligt er een nieuwe vraag voor vanuit de Kamer, namelijk: kijk of je nog verder kunt versnellen op de Nedersaksenlijn, want wij vinden dat dat een heel waardevolle lijn is. Tenminste, dat hoor ik sommigen zeggen, best breed overigens. Ik begrijp dat wel, maar op dit moment moet u ook van mij begrijpen dat er een opdracht ligt van de Kamer om te kijken hoe de Nedersaksenlijn kan worden meegenomen in de integrale MIRT-aanpak. Dat is nu de stand van zaken. Als de Kamer iets anders wenst, dan heb ik daar wel iets van richting voor nodig en misschien een iets formeler besluit. Maar het is an sich niet verkeerd, zeker met betrekking tot grote infrastructurele projecten, om het altijd in een breder afwegingskader te plaatsen zodat we ook echt de goede dingen doen met elkaar, hoe graag we bepaalde dingen natuurlijk morgen al zouden willen realiseren.

De heer De Hoop (PvdA):

Afsluitend, want dit is volgens mij ook mijn laatste interruptie. Het is duidelijk. We gaan de Staatssecretaris daar ook in sturen; daar hoeft ze niet over in te zitten.

Ik hoorde de Staatssecretaris aan het begin zeggen dat het probleem bij de investeringen in het Noorden is dat ze niet goed genoeg gekoppeld zijn aan de woningbouw. De Van Harinxmabrug moet een aquaduct worden. Dat kan ook heel veel doen voor de woningbouwimpuls daaromheen. Ik zou tegen de Staatssecretaris willen zeggen dat dat een van de projecten is waarmee je juist de woningbouw in het gebied rondom Leeuwarden

een impuls kunt geven. Mijn vraag is: waarom is daar niet voor gekozen? Want dat is juist waar de Staatssecretaris in haar inleiding over Noord-Nederland aan refereerde. Ik vind dat opmerkelijk.

Staatssecretaris Heijnen:

Dat probeerde ik al duidelijk te maken in mijn eerste introductie, helemaal aan het begin. Er is een heel aantal projecten ingediend door de regio's waar wij enthousiast over waren. Ik noem bijvoorbeeld Meppel-Zwolle, een brug of wat dan ook. Er is steeds gekeken in hoeverre we de koppeling kunnen maken tussen een goede bereikbaarheid en de woningbouwopgave, waar we met z'n allen voor staan. Bepaalde projecten hebben een nog grotere impact op de bereikbaarheid en de woningbouwontsluiting van nieuwe woningen – want daar hebben we het hoofdzakelijk over – dan andere projecten. Die zeef hebben we gebruikt. Dit project is uit de zeef gevallen, terwijl het wel een goed project is. Dat maakt het heel lastig. 7,5 miljard is veel geld, maar het is ook zo op als je het hebt over infra-investeringen. Als we 15 miljard hadden gehad, dan waren een heleboel projecten die net zijn besproken en waarover de Kamer zegt «verdorie, wat jammer dat dat er niet bij zit, want dat hadden we graag ook gerealiseerd gezien», ongetwijfeld wél onderdeel geweest van het voorstel dat we hadden gedaan. Maar nu is het voorstel, hoe wrang ook, net de andere kant opgevallen.

De heer Van der Molen (CDA):

Ook al zou er geen enkel huis worden bijgebouwd, dan zouden deze twee knelpunten, Zwolle–Meppel en het knelpunt bij Leeuwarden, verholpen moeten worden. Daar zijn genoeg argumenten voor. Er is negen uur in de week geen verbinding en er is twintig keer in één jaar sprake van een storing van een behoorlijke omvang. Maar ik heb de Staatssecretaris goed begrepen: ze legt de handschoen bij de Kamer neer. Ik ben in ieder geval namens het CDA van plan om die handschoen op te pakken. We behandelen deze week de begroting, dus dan kunnen we het met elkaar over het geld en de projecten hebben. Laten we dat dan ook doen.

Ik heb nog een vraag over een punt dat mevrouw Pouw-Verweij naar voren bracht, over een station in Staphorst. Ik ben daar zelf niet over begonnen, maar zij wel. Ik vind het wel aardig om daar toch nog even op door te vragen. Is het antwoord van de Staatssecretaris dat we moeten wachten tot het einde van de nieuwe concessieperiode van de NS in 2035 voordat we kunnen beginnen aan planvorming voor een station in Staphorst? Er is alles voor te zeggen om de mensen die nu in de auto stappen om van Staphorst naar Zwolle te gaan, de gelegenheid te bieden om in de trein te stappen. Dat geldt ook voor wat je kunt verdienen met die spoorlijn. Begrijp ik de Staatssecretaris goed dat we tot 2035 moeten wachten? Want dat is wat het CDA betreft wel rijkelijk laat.

De voorzitter:

De Staatssecretaris, over een station in Staphorst.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik heb goede gesprekken met de gedeputeerden gehad en ik heb begrip voor het besluit om uiteindelijk niet over te gaan tot decentralisatie. Wat ik wel kan toezeggen, is dat wij in de tussentijd gesprekken zullen hebben met de provincie Friesland over de vervolgstappen met betrekking tot die decentralisatie. Dat zal ongetwijfeld niet aan het einde van de concessieperiode zijn. We zullen het station in Staphorst daarin meenemen.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik hoor de Staatssecretaris zeggen: Kamer, ga meepuzzelen op die wensen. Dat wil ik heel graag doen. Ik pak die handschoen dus ook zeker op. 63 miljoen voor de Nedersaksenlijn is dan wel meteen een hele grote

handschoen, om het maar zo te zeggen. Mijn gedachten gaan vooral uit naar de vraag: kunnen we een klein onderzoeksbudget vrijspelen, zodat het MIRT-proces juist versneld kan worden? Dan blijft het wel in het stramien, maar dan kan het sneller. Graag een reactie van de Staatssecretaris daarop.

Een andere handschoenkant is knooppunt Meppel, want de Staatssecretaris is wel ingegaan op mijn vraag, maar net niet zo ver als ik had gehoopt. Ik las mijn vraag nog even terug en ik denk dat het meer aan mijn vraag lag dan aan de Staatssecretaris. We weten dat er daar verschillende problemen zijn die de onbetrouwbaarheid van het spoor-knooppunt bepalen: wisselseinen, perron et cetera. Kan de Staatssecretaris een uitsplitsing maken van wat het oplossen van elk van die individuele problemen ongeveer zou gaan kosten? Dit kan al dan niet in de tweede termijn, want ik kan me voorstellen dat zij dit niet paraat heeft. Dan kunnen we ook op dat punt kijken of we creatief kunnen puzzelen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik heb daar inderdaad wel even een pauze voor nodig. Ik zal dan zorgen dat er in de tweede termijn een uitsplitsing van die kosten komt. Ik heb «Meppel» opgeschreven, maar wat was nou de specifieke vraag, voorzitter? Ik hoor dat dat ook over Meppel ging. Is dat wat dat betreft voldoende voor mevrouw Van Ginneken?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Daaraan voorafgaand vroeg ik aan de Staatssecretaris of als onderdeel van de puzzel voor de Nedersaksenlijn een kleine bijdrage voor het versnellen van het MIRT-proces, onderzoeksgeld, in de ogen van de Staatssecretaris het proces verder zal helpen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik denk dat het altijd helpt als je degelijke onderzoeken kunt doen en als je alle informatie zo compleet mogelijk hebt als er zo'n MIRT-onderzoek komt. Ja, wellicht kan dat helpen. Dat kan ik me heel goed voorstellen. Er zal samen met de regio en met de initiatiefnemers verder moeten worden nagedacht over de vraag hoe dat er dan precies moet uitzien. Ik denk wel dat dat kan helpen in dat hele MIRT-traject. Dan houden we het wel mooi binnen het officiële kader. Ik zou er in principe dus best voor zijn om dat op die manier aan te pakken.

De heer **Minhas** (VVD):

De Staatssecretaris heeft in een MIRT-brief in opgeteld acht regels een decentralisatie die in het coalitieakkoord van Rutte III – dat is vijf jaar geleden, bijna zes alweer – stond aangekondigd als «een kansrijke decentralisatie», afgedaan met: het is niet mogelijk. Vervolgens zegt zij net dat het geld dat daarvoor beschikbaar was, vrijvalt in het Mobiliteitsfonds. Ik zou graag een iets betere toelichting willen. De gedeputeerde komt er met u niet uit omdat zij per se een aquaduct wil. Dat vind ik in relatie tot een decentralisatie persoonlijk een hele zware eis. Ik heb werkelijk waar geen idee wat het tekort is op die exploitatie. Ik heb ook geen idee waar het gat zit met het voorstel van de Staatssecretaris. Ik zou dus toch aan de Staatssecretaris willen verzoeken om dit anders af te doen dan in een MIRT-brief en om de Kamer mee te nemen in haar overwegingen die hebben geleid tot het besluit om af te zien van die decentralisatie. Dan heb ik het niet over de middelen die vervolgens vrijvallen. Dat staat daar helemaal los van. Ik vind het echt veel te laat als wij bij het aflopen van de concessie pas gaan nadenken over nieuwe kansen voor een decentralisatie. Waarom zouden die kansen er op dat moment wel zijn en nu niet, als u nu ook al een discussie heeft over het exploitatietekort?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Er zat een gat van tientallen miljoenen tussen wat wij als Rijk konden bieden en wat de provincie aangaf nodig te hebben. We hebben met elkaar gepuzzeld en gekeken wat er mogelijk was, maar we komen er gewoon niet uit. We moeten ook altijd kijken naar haalbaarheid en betaalbaarheid. Vervolgens heb je twee mogelijkheden. Je kunt het geld gereserveerd houden, maar het punt is ook een beetje dat deze Kamer zeer ambitieus is en wil kijken waar er ruimte zit om mogelijk aanvullende zaken te doen. Je kunt het geld blokkeren terwijl je weet dat het waarschijnlijk jarenlang niet gebruikt zal worden, of je spreekt met elkaar af: we houden de ambitie om te zoeken naar mogelijkheden om te decentraliseren en nu moment dat we op dat punt zijn beland, zoeken we weer naar nieuwe middelen. Dan heb je dus in feite de situatie dat dat geld terug zou vloeien naar de algemene pot, behalve als de Kamer aangeeft dat het goed is om dat geld te oormerken voor projecten in het Noorden, zodat het geld wel in dat gebied blijft. Dan is dat een opdracht aan mij en dan moet ik daar iets mee. Ik kan ook nog wel even aan meneer Minhas toezeggen dat ik daar in een Kamerbrief verder op inga. Maar ijzer met handen breken lukt altijd zo lastig, dus ik denk dat het als volgt is. Als je tientallen miljoenen uit elkaar ligt, hou ik er niet zo van om dan de schijn op te houden en te zeggen «we gaan het nog steeds proberen», terwijl je weet dat het deze periode niet meer gaat lukken. Dan ben ik liever eerlijk en zeg ik: we stoppen ermee en we kijken wat we verder nog wel voor goede dingen kunnen gaan doen in het belang van de reiziger. Vandaar dat het voorligt.

De heer **Minhas** (VVD):

Deze overwegingen snap ik natuurlijk. Als iets niet kan, kan het niet en dan moeten we het niet doen. Alleen, ik lees summiere argumenten in de BO MIRT-brief. Ik zou dus inderdaad aan de Staatssecretaris willen vragen of zij ons kan meenemen in het proces dat is doorlopen. Wat is dan het gat? Volgens mij zou je namelijk alsnog tot elkaar kunnen komen. Dat er geen meerderheid in de Kamer is, snap ik. Daar leg ik me graag bij neer, los van wat ik vind dat we met het geld moeten doen. Maar ik zou dat toch iets uitgebreider van de Staatssecretaris willen weten.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik heb al toegezegd dat ik dat zou doen.

De **voorzitter**:

Dan zijn we aan het einde gekomen van dit blokje. Uw voorzitter wil natuurlijk graag door naar het volgende blokje, maar een deel wil een korte schorsing. Dat deel heeft gewonnen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:

Ik geef het woord aan de Minister. Gaat uw gang.

Minister **Harbers**:

Ik heb een paar vragen gekregen over de regio Oost. De heer Koerhuis vroeg naar de stand van zaken rond de A1 Apeldoorn–Azelo. De trajecten Twello–Rijssen en Rijssen–Azelo zijn reeds opengesteld. De planning is dat het deel tussen Apeldoorn–Zuid en Twello uiterlijk 2025 wordt opengesteld.

De heren Koerhuis en Van der Molen vroegen naar de stand van zaken rond de N35. Voor knooppunt Raalte is geconcludeerd dat het in 2018 vastgestelde budget van 50,2 miljoen, waarvan 12,5 miljoen rijksbijdrage was, niet volstaat voor de realisatie van het project. In de afgelopen maanden is vervolgonderzoek verricht om te kijken of er andere varianten binnen dat budget passen. Dat heeft helaas niet geleid tot een toekomst-

bestendige oplossing die past binnen het budget. Daarom zijn partijen, regio en Rijk in gesprek om andere mogelijkheden voor het vervolg van het project te verkennen. Voor Mariënheem geldt dat een rondweg om Mariënheem een van de onderdelen is van de recent gestarte MIRT-verkenning tussen Wijthmen en Nijverdal. We zijn nu bezig om verschillende alternatieven uit te werken voor deze rondweg.

Ook over de planuitwerking N35 Nijverdal–Wierden heeft de heer Van der Molen nog vragen gesteld. De planuitwerking Nijverdal–Wierden vertraagt vanwege de stikstofproblematiek. De planuitwerking is opgenomen in de stikstofprioritering, wat betekent dat het project als een van de eerste aanspraak kan maken op de stikstofdeskundigen. Die mensen gaan natuurlijk de berekeningen controleren en kijken hoe dat ingepast moet gaan worden. Maar die deskundigheid is niet het enige probleem, zeg ik erbij. De bottleneck zit ook bij de huidige staat van de natuur in de omgeving. Het betekent waarschijnlijk dat daar een ingewikkelde stikstofopgave uit naar voren komt. Ik verwacht dus dat daar in de komende jaren in veel gevallen toch wel heel uitgebreide onderzoeken moeten worden uitgevoerd en projectspecifieke maatregelen moeten worden genomen, zoals – ik zeg het er maar bij – het vrijwillig aankopen van stikstofruimte van bijvoorbeeld veehouderijen om zo’n project mogelijk te maken. Dat moet allemaal passen binnen het kader van de brief die het kabinet afgelopen vrijdag daarover heeft verstuurd.

De heer Koerhuis vroeg naar de stand van zaken met betrekking tot de N36 en de N50 in regio Oost. Zoals bekend zijn dat wegen die hoog op de prioriteitenlijst staan vanwege de verkeersveiligheid. We hebben in die 200 miljoen uit het coalitieakkoord twee tranches opgenomen, één tranche met snel uitvoerbare maatregelen en een tweede tranche met grootschalige maatregelen. In die tweede tranche zijn de N36 en de N50 opgenomen, want daarbij gaat het echt om een grootschalige nieuwe inrichting van de weg. Bij beide gaat het om het realiseren van een fysieke rijrichtingscheiding. Bij de N36 geldt dat er bekeken moet worden, toevallig ook over een lengte van 36 kilometer, hoe de rijrichtingscheiding het best ingepast kan worden, rekening houdend met viaducten, kruispunten en andere aansluitingen. Dan spreek je dus echt over een complex en groot project. Dat plan wordt nu uitgewerkt. We kijken met de regio of er tegelijkertijd nog andere veiligheidsmaatregelen zijn die men in de omgeving wil en die meegenomen kunnen worden. Dat loopt op dit moment. Ook voor een deel van de N50 speelt het vraagstuk hoe een rijrichtingscheiding het best ingepast kan worden. Er moet ook onderzocht worden in hoeverre de stikstofproblematiek impact heeft op de uitvoering van deze projecten. Ik verwacht voor beide wegen, zowel de N36 als de N50, het projectvoorstel met plan van aanpak voor de zomer van 2023. Ik zal daarover gelijk daarna de Kamer informeren.

Eerder hebben we specifiek met betrekking tot de N50 bij Kampen en Kampen Zuid gezegd dat we, na alle ongevallen in de afgelopen jaren, niet willen wachten op de structurele aanpak, maar dat we tijdelijke maatregelen willen invoeren. De snelheidsverlaging is enkele maanden geleden gerealiseerd, namelijk van 100 kilometer per uur terug naar 80 kilometer per uur. Men is ook aan de slag om in de middenberm de belijning aan te passen, zodat er ruimte ontstaat voor de tijdelijke middenbarrier.

Ik begrijp de vraag van de Kamer, namelijk of die niet bij wijze van spreken vannacht al geplaatst kan worden. Er zijn nog twee dingen die gedaan moeten worden. Ten eerste moeten we samen met veiligheids- en hulpdiensten bekijken of zo’n tijdelijke maatregel niet leidt tot een nog onveiligere situatie. Dat gevaar zit «m in twee dingen. Het eerste is dat een gedeelte van de ongelukken echt door gedrag komt. Als je verkeersonveilig gedrag zoals slingeren vertoont, dan zit je straks dus echt op de betonnen barrier. Met name voor de hulpdiensten maar ook om dat tegen te gaan, moet je dus nog iets met de berm doen. Dat betekent dat daar

een halfverharding moet worden aangebracht, voordat de middenbarrier kan worden geplaatst. Daar zijn we allemaal mee bezig en de bedoeling is dat dat in 2023 tot het beoogde resultaat leidt. Ik zou het natuurlijk ook het liefst meteen in één nacht willen, maar je moet er ook voor zorgen dat het er niet nog onveiliger op wordt.

De heer Koerhuis vroeg naar 7 miljoen euro voor resterende verkeersveiligheidsmaatregelen voor de N18. Ook hier verwijs ik naar het antwoord dat ik eerder heb gegeven over de 200 miljoen voor verkeersveiligheid. Die hebben we dit jaar volledig bestemd voor de meest urgente verkeersveiligheidsprojecten. Daarin heb ik dus geen 7 miljoen beschikbaar. Als ik het daar namelijk uit haal, kan ik andere wegdelen met een hoger risicoprofiel niet aanpakken. Helaas ontbreekt mij die 7 miljoen om te investeren in de N18.

De verdieping van de Rijn tussen Koblenz en Karlsruhe heeft nog altijd mijn aandacht. De heer Koerhuis vroeg daarnaar. Het is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan 2030 van de Duitse bondsregering, maar tot mijn teleurstelling geeft Duitsland andere vaarwegprojecten prioriteit. Zowel ambtelijk als in mijn eigen bilaterale contacten die ik de afgelopen maanden met mijn ambtsgenoot in Duitsland heb gehad, laat ik geen kans onbenut om dit project onder de aandacht te brengen, zij het dat het uiteindelijk een afweging is van de Duitse politiek. We hebben «m ook opgenomen. We hebben het 3RX-programma met Duitsland. Dat is de IJzeren Rijn, die België graag wil, waarbij Nederland en Duitsland ook kijken hoe we die kunnen inbouwen in een breder pakket maatregelen waarvan alle landen profijt hebben. Ook daar hebben we deze Rijnverdieping naar voren geplaatst. Ook in het kader van die besprekingen brengen we dit dus de hele tijd naar voren. Dat was het wat mij betreft voor de regio Oost.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Stoffer had een vraag over de N50.

De heer Stoffer (SGP):

Ja, dat klopt, voorzitter. Het was een helder verhaal van de Minister. Ik begrijp natuurlijk dat je een aantal dingen nog moet afstemmen, maar het maakt wel verschil of je dat op 1 januari 2023 klaar hebt en ermee begint, of op 31 december. Mijn vraag is of de Minister daar iets specifiek in kan zijn.

Minister Harbers:

Het is wat mij betreft zo snel mogelijk. Wanneer in 2023 het precies is, moet ik u nu schuldig blijven. Misschien kan ik dat in tweede termijn nog duiden.

De voorzitter:

Als er geen andere vragen meer zijn over dit blokje, geef ik het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Ook en misschien juist wel buiten de Randstad is een dekkend en betrouwbaar ov-netwerk essentieel voor de bereikbaarheid van de bewoners. Daarom is bij de afspraken over de goede bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen ook expliciet gekeken naar de regionale bereikbaarheid. Dat is goed terug te zien in de afspraken die we voor de MIRT-regio Oost hebben gemaakt. Onderdelen daarvan zijn onder andere stationsmaatregelen, mobiliteitshubs en hov. We investeren 150 miljoen samen met de regio om de RegioExpres te realiseren. Dat is een snelle trein van Arnhem via Doetinchem naar Winterswijk. De reistijd tussen Winterswijk en Arnhem wordt daarmee verkort met 13 minuten en voor overstappers op een IC-verbinding naar

de Randstad loopt de reistijdwinst zelfs op tot 26 minuten. Dat geldt overigens ook voor mensen die van de Randstad naar de regio reizen, bedenk ik me net.

Voor de bovenregionale ontsluiting van Overijssel krijgt ProRail de opdracht voor een verkenning naar elektrificatie en doorkoppeling van de spoorverbinding Zwolle–Twente–Münster, waarvoor ik een financiële reservering van 30 miljoen maak. Daarmee kunnen we Nederland inderdaad ook echt groter gaan maken. Op station Zwolle als belangrijk knooppunt en overstappunt voor reizigers wordt nu ook de zuidzijde van het station aangepakt, waarmee dit station klaar is voor de toekomst. Er waren wat specifieke vragen. Mevrouw Kröger vroeg wat de status is van de A12-corridor. Ik begrijp de behoefte aan een routekaart voor die corridor. Die komt er ook. Het is belangrijk om goed zicht te hebben op de keuzes voor de korte, de middellange en de lange termijn. Het afgelopen jaar is daarom samen met de stakeholders en met ProRail gewerkt aan een studie voor de spoorcorridor Utrecht–Arnhem–Duitse grens voor de toekomst. Over die studies spreek ik aan de landelijke ov- en spoortafel op 14 december. Ik zal de Kamer vervolgens informeren over de uitkomst daarvan. Ik heb ook bij het BO MIRT afgesproken om bij het BO Leefomgeving toe te werken naar de start van een MIRT-onderzoek op het deel tussen Utrecht en Arnhem. Daarin bekijken we onder meer de samenhang tussen de verstedelijkingsopgave en de nationale en internationale ontwikkelingen op die spoorcorridor.

Meneer Van der Molen had een vraag over de basis voor elke verbetering op het spoor, namelijk een keervoorziening in de vorm van een passeerspoor in Harderwijk. Welke vervolgstappen zijn wij bereid om op de korte termijn te nemen? Zowel bij het Rijk als bij de regio zijn er op dit moment geen middelen beschikbaar voor een keerspoor. Uit onderzoek in het kader van het Toekomstbeeld OV 2040 is bovendien gebleken dat dit geen toekomstvast maatregel is en kan botsen met de langetermijnambities met de IC-verbinding op die corridor. Wel rijdt de NS sinds 2020 in de spits succesvol een aantal extra treinen tussen Amersfoort en Harderwijk. Het voortzetten van die extra spitspendel in de nieuwe HRN-concessie zullen we in breder verband moeten afwegen. In december volgt de motiebrief over de nieuwe HRN-concessie. Daarin zal ik aangeven hoe ik gehoor geef aan de aangenomen moties, waaronder wensen van de Kamer over het volume, en wat de financiële gevolgen daarvan zijn. De heer Van der Molen had nog gevraagd of ik bereid ben om me te committeren aan een MIRT-onderzoek naar de ontwikkeling van de mobiliteitshub Culemborg. In het kader van de versnellingsmaatregelen zijn financiële afspraken gemaakt over de ontwikkeling van de stationsomgeving Culemborg, inclusief de ontwikkeling van de regionale hub. Dat is voor nu ook de inzet van het Rijk. Financiering van een onderzoek naar de regionale hub Culemborg zal dan ook binnen die reservering voor de versnellingsafpraak gevonden moeten worden. Dat biedt voldoende mogelijkheden om de integrale opgave in beeld te brengen.

Mevrouw Van der Graaf had nog een vraag over de beschikbaarheid van het ov. Er zijn veel problemen bij concessies; Gelderland ziet extra kosten van 25 miljoen, geeft ze aan. Zie ik dat ook zo en ga ik die provincies überhaupt helpen door bijvoorbeeld bussen en parkeerterreinen in eigendom te nemen? In het NOVB is afgesproken om in 2023 maximaal 150 miljoen euro transitievergoeding openbaar vervoer ter beschikking te stellen. Zo willen we voldoende betrouwbaar en veilig ov garanderen. Ook de concessies in Gelderland kunnen gebruikmaken van die transitievergoeding, de TVOV. Die aanvraag moeten ze indienen voor 1 april. Ik zie op dit moment ook geen mogelijkheden om bussen of areaal van concessiehouders over te nemen. Het is belangrijk te weten dat goed en doelmatig beheer de verantwoordelijkheid van de provincie als concessiehouder is. Dat waren de vragen in dit blokje.

De voorzitter:

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

De heer Minhas (VVD):

Een hele korte vraag. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat de brief met de reactie op de HRN-moties voor het spoordebat van 15 december naar de Kamer gestuurd kan worden?

Staatssecretaris Heijnen:

Ja, voorzitter.

De voorzitter:

Dat is een heel mooi kort antwoord.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Ik weet dat de concessies de verantwoordelijkheid van de provincies zijn, maar ik zie ook dat ze daar problemen mee hebben. Ik vroeg mij af of de Staatssecretaris bereid is om de provincies te helpen om daar meer grip op te krijgen en daarin mee te denken. Een mogelijkheid is het weer in beheer nemen van bussen, parkeerterreinen en dat soort zaken. Ik had een motie voorbereid met die strekking, maar ik ben heel benieuwd hoe de Staatssecretaris daarnaar kijkt.

Staatssecretaris Heijnen:

In de eerste plaats helpen we het komend jaar ook weer door die transitievergoeding ter beschikking te stellen. Dat is dus echt een hulpmiddel voor de eigenaren van de concessies om het comfort te voelen om die dienstregelingen zo goed mogelijk te kunnen blijven rijden in het belang van de reiziger, want daar doen we het uiteindelijk allemaal voor. Daarnaast hebben wij een overlegtafel. Ik haat het om in afkortingen te praten, maar dat ding heet NOVB, en ik weet eigenlijk niet eens precies waar dat voor staat. Dus ik kan het ook niet... Ik hoor ter rechterzijde: Nationaal Openbaar Vervoer Beraad. Ik begin te verhaagsen; dat is op zich niet het allerbeste teken ooit. Dat is een platform waarop we met elkaar bespreken wat de zorgen zijn die er leven en wat de uitdagingen zijn waar we voor staan. Daar hebben we ook de mogelijkheid om te zoeken naar oplossingen als provincies of andere concessiehouders vastlopen. Dus daar houden we ook een vinger aan de pols. Daar mag mevrouw Van der Graaf ook van uitgaan.

De voorzitter:

Dan geef ik het woord aan de Minister voor zijn laatste blokje.

Minister Harbers:

Dank u wel. Ik kom eerst te spreken over de Regio Noordwest, en daarna heb ik nog een paar nagekomen antwoorden. Dat begint bij de bredere afweging rond Utrecht, waar de heer Koerhuis naar vroeg. Hij vroeg ook aandacht voor de verdere ontwikkeling van de A12-zone Rijnenburg, ook in relatie tot de Merwedezone. Dit pakken wij op. Wij hebben met de regio Utrecht afgesproken om een multimodaal MIRT-onderzoek te starten naar de integrale gebiedsontwikkeling van de A12-zone en de doorontwikkeling van Rijnenburg. Dat zit ook in de bestuurlijke afspraken van het MIRT van een paar weken geleden. Er liggen inhoudelijk ook nog wel een aantal vraagstukken onder, die de heer Koerhuis ook al noemde, zoals bedrijfsverplaatsingen, de groenstructuur en de relatie met energienetwerken. Dat maakt allemaal onderdeel uit van dat onderzoek waar regio en Rijk zich aan gecommitteerd hebben.

Rond Utrecht speelt ook het vraagstuk van de A27, met de wens van de regio om een alternatief voor de verbreding van de A27 aan te leveren. Eerder dit jaar heb ik de Kamer hierover al enkele keren geantwoord. Dat

is precies waar we nu staan, aangezien de regio aan zet is om een alternatief in te dienen, waar ik ze conform het coalitieakkoord ook de mogelijkheid toe geef. Dat alternatief wordt dus opgesteld door en onder verantwoordelijkheid van de regio, dus ik kan niet ingaan op wat daarin komt te staan, want het is de regio die dat aan het Rijk zal presenteren. Als dat klaar is, treden we graag in overleg. Ondertussen zijn wij nog in afwachting van wat de rechtszaak over het tracébesluit oplevert. Indien dat overeind blijft bij de rechter, dan nog gaat niet de volgende dag de spa in de grond, zoals ik al eerder heb aangegeven. Je moet het sowieso nog aanbesteden et cetera, maar dan zou ik ook altijd eerst nagaan, mocht er op dat moment door de regio nog geen alternatief zijn gepresenteerd, hoe het daarmee staat en wanneer men dat denkt te hebben. Over de noordelijke randweg ben ik ook met de regio in overleg, maar het initiatief ligt bij de regio.

Er werd specifiek gevraagd of ik, als er straks een alternatief langskomt, daar met open vizier naar wil kijken. Vanzelfsprekend. Eerder heb ik al aangegeven dat de vraag of een eventueel alternatief de problematiek op het gebied van veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid op gelijkwaardige wijze op zal lossen, bij de beoordeling centraal staat. Maar goed, die beoordeling kunnen wij pas gaan maken op het moment dat de regio een alternatief zou hebben. Dat wachten wij nu af.

De heer Van der Molen vroeg naar de pont bij Nieuwer Ter Aa. We zijn daarover druk in overleg met zowel de provincie als de gemeente. Die gesprekken verlopen constructief, maar zijn nog niet afgerond. Zodra dat wel het geval is, zal ik de Kamer daarover informeren. Onderdeel daarvan is in ieder geval het gedeelde beeld dat de structurele oplossing een fietsbrug dient te zijn. Daar willen wij ons als Rijk ook voor inspannen, maar het geheel daaromheen is nog onderwerp van bestuurlijk overleg. Dat loopt deze weken nog. Zodra dat klaar is, zal ik de Kamer hierover informeren, ook aan de hand van de ingediende en aangenomen motie. De heer Koerhuis vroeg naar de planning van het extra havenbekken in de Houtrakpolder. Dat leverde ook een debat op met mevrouw Kröger. Vooropgesteld is dat we met de regio hebben afgesproken dat bij de ontwikkeling van Haven-Stad ook alternatieve ruimte moet worden gevonden voor havengebonden bedrijvigheid in het Noordzeekanaalgebied. In Novex-verband maken we daarvoor een integraal ontwikkelperspectief, waarbij alle opgaven in dit gebied worden afgewogen. De haven economie, de circulaire economie en de energietransitie maken daar onderdeel van uit. De Houtrakpolder maakt ook onderdeel uit van deze afweging. Rijk en regio onderzoeken dit verder in 2023. Zodra we dat afgerond hebben, zal de Kamer worden geïnformeerd.

Dat is meteen ook het antwoord aan mevrouw Kröger, omdat verduurzaming en een duurzaamheidsstrategie onderdeel uitmaken van die verkenning, waarbij wij ervan uitgaan dat er ook in een langetermijnduurzaamheidsstrategie ontwikkelperspectief is voor de haven van Amsterdam. De huidige energiedragers zullen daar waarschijnlijk in de tweede helft van deze eeuw niet meer overgeslagen worden, maar dat laat nog heel wat ruimte voor de overslag van nieuwe energiedragers. Dat biedt in ieder geval ruimte aan de haven van Amsterdam, die net een enorm nieuw toekomstperspectief heeft gekregen door de opening van de nieuwe Zeesluis IJmuiden. Maar goed, dat komt daar allemaal bij elkaar. Ik denk dat beide sprekers er gelijk in hebben dat er ruimte moet blijven voor havengebonden bedrijvigheid. Dat zal impliceren dat je ook moet kijken naar de overslag van goederen en energiedragers van de toekomst. De heer Koerhuis meldde zijn blijdschap over het feit dat wij geld uittrekken voor de A6 en vroeg vervolgens meteen naar de planning daarvan. Ik deel die blijdschap. De A6 van Almere Oostvaarders naar Lelystad is een van de projecten die vanwege budgettaire tekorten eerder nog niet op de lijst van prioritaire projecten kon worden geplaatst. Dat financiële tekort hebben we nu weggenomen, maar we moeten nog wel

stikstofdeskundigheid inzetten. Noodgedwongen zou die komen na de projecten die al op de prioriteitenlijst staan, maar er vindt binnenkort nog overleg plaats met de provincie Flevoland over haar aanbod om stikstofdeskundigen beschikbaar te stellen. Ik denk dat ze dat goed hebben afgekeken van Brabant, die hetzelfde heeft gedaan bij de A58. Als dat hier ook tot duidelijkheid leidt, dan kunnen we ook voor de A6 een nieuwe planning opstellen, waarmee die mogelijk sneller aan bod komt dan nu in de rijksprioriteitsvolgorde.

De heer Van der Molen vraagt mij of ik een routekaart zou kunnen opstellen om de verkeersveiligheid op de N9 verder te verbeteren. Ik verwijs naar een eerder antwoord dat ik vanmiddag al een paar keer heb gegeven over de besteding van de 200 miljoen aan verkeersveiligheidsmaatregelen. Daar zit hij niet in, althans niet verder in. We trekken wel 4 miljoen uit voor de verbetering van de N9 met onder andere een fietstunnel in combinatie met een turborotonde bij de kruising N9 en Kogendijk richting Bergen. Voor de rest hebben we de middelen verdeeld. Er zitten geen aanvullende middelen in die voor de N9 beschikbaar zouden kunnen worden gesteld. Anders gaat dat ten koste van de wegdelen elders in het land die een nog grotere noodzaak hebben. Tot slot nog een paar antwoorden die niet op Noord betrekking hebben maar wel eerder in het debat zijn gesteld. Allereerst de vraag van mevrouw Kröger naar de nieuwe WLO. Die staat gepland voor de tweede helft van 2024 om meegenomen te kunnen worden in de IMA van april 2025. Die Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving wordt uitgevoerd door het CPB en het PBL, die daarbij op de tweede helft van 2024 mikken.

Dan de vacature bij het ministerie voor het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol. Dat programma richt zich op vraagstukken rondom stikstof, geluid en ruimte in relatie tot Schiphol. Hierbinnen houdt de medewerker zich onder andere bezig met het aspect stikstof. Dat betreft het proces rondom de natuurvergunning voor Schiphol. Uiteraard is die medewerker niet verantwoordelijk voor het eventjes fiksken van die natuurvergunning, want het is duidelijk dat Schiphol als initiatiefnemer zelf verantwoordelijk is voor het aanvragen van de natuurvergunning en het treffen van eventueel benodigde mitigerende maatregelen. Vervolgens is de Minister voor Natuur en Stikstof het bevoegd gezag voor deze natuurvergunning.

Dan nog een verdere precisering van wat ik eerder in het debat zei over het opkopen van bedrijven voor stikstofruimte. Eerder zijn de A15 en de ring Utrecht al genoemd. Daar vinden nog afrondende werkzaamheden plaats van de aankopen die inmiddels verricht zijn. Verder voor de precisie: er loopt nog een taxatie van een bedrijf in relatie tot de A1/A30 in samenwerking met Gelderland. Dat betreft geen opkoop voor stikstof, maar een opkoop omdat het bedrijf binnen de zone staat waarin voor de A1/A30 werkzaamheden moeten worden verricht. Het bedrijf zal daarom moeten wijken, maar dat levert uiteindelijk ook stikstofruimte op. Bij de projecten N35, A58, A6 en het project Sluis II koopt de provincie stikstofruimte op om die projecten gezamenlijk met het Rijk te kunnen realiseren. Ik wijs de Kamer er tot slot op dat, als we de tien prioritaire projecten plus de vijf woningbouwprojecten willen voltooien, er te zijner tijd wel stikstofruimte moet worden gevonden worden voordat het tracébesluit kan worden afgerond. Dat zal onderdeel zijn van de uiteindelijke verdeling van de stikstofruimte in Nederland, waar het kabinet afgelopen vrijdag ook afspraken over heeft gemaakt die collega Van der Wal afgelopen vrijdag aan de Kamer heeft gecommuniceerd. Daarmee heb ik de resterende vragen beantwoord.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is een vraag van mevrouw Kröger, GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Die gaat over de A27. De Minister zegt dat hij open gaat kijken naar het alternatief dat vanuit de regio wordt voorbereid. Het tracébesluit ligt op dit moment bij de Raad van State. Betekent dit dat wat die uitkomst ook is, de Minister niet weer een volgende stap gaat zetten, maar dat we dan de afweging gaan maken op basis van de alternatieven uit de regio?

Minister **Harbers**:

Kijk, vanuit de rijksoverheid hebben wij geen alternatief beschikbaar voor de opgave die daar ligt qua mobiliteit aan de oostkant van Utrecht. Ik meen net klip-en-klaar te zijn geweest. Vanuit het Rijk heb ik het tracébesluit in behandeling. In de situatie dat het tracébesluit overeind staat na de rechtszaak, zijn volgende stappen aan de orde, namelijk het doen van aanbestedingen en het starten met de realisatie. Ik heb de Kamer eerder al diverse keren gemeld dat die stappen niet terstond genomen hoeven te worden en dat ik, voordat ik die stappen zet en ik tegelijkertijd nog geen alternatief van de regio zou hebben, altijd eerst bij de regio te rade ga of er nog een alternatief te verwachten is en, zo ja, op welke termijn. Vanzelfsprekend houd ik de Kamer van die stappen op de hoogte.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Maar geldt datzelfde dan dus ook op het moment dat de Raad van State het huidige tracébesluit verwerpt? Dan wordt er geen nieuw tracébesluit gemaakt, maar wordt er een pas op de plaats gemaakt: eerst het overleg met de regio afwachten? Het zou een beetje zonde zijn als er dan weer een heel tracébesluit wordt voorbereid. Dan zou juist een goed moment zijn om die afweging te maken.

Minister **Harbers**:

Als het verworpen is, is er een nieuwe situatie en dan zal ik vanzelfsprekend de Kamer daar ook over informeren.

De **voorzitter**:

Nu heb ik twee sprekers die zonder het woord te vragen aan de voorzitter, aan het woord zijn. U bent eigenlijk gewoon door uw interrupties heen, mevrouw Kröger. Ik geef u nog een laatste kans. Kort. De Minister daarna ook. Gaat uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het is volgens mij ook aan de voorzitter om erop toe te zien dat een bewindspersoon wel degelijk antwoordt. Mijn vraag was: op het moment dat het tracébesluit wordt verworpen, maakt de Minister dan een pas op de plaats en kan hij toezeggen dat hij dan niet een nieuw tracébesluit gaat voorbereiden, maar dat dat het moment is om met de regio het gesprek te hebben over alternatieven?

Minister **Harbers**:

Laat ik het zo zeggen: op het moment dat het tracébesluit verworpen is, is er geen tracébesluit, als ik het huiselijk beschouw. Dat vergt dus sowieso dat we dan teruggaan naar de tekentafel. Ik weet niet waar mevrouw Kröger op doelt. Vanzelfsprekend kijken we dan ook met de regio of er een alternatief is. Dat zullen we dan waarschijnlijk ook heel hard nodig hebben, nog even los van de gelijkwaardige afweging die het dan is. Iedere stap die ik daarna zet... Volgens mij doelt mevrouw Kröger erop dat ik dat verworpen tracébesluit dan weer onder de arm neem en kijk hoe ik het kan verbeteren. Maar dan zal het verworpen zijn en dat betekent sowieso dat je terug moet naar de tekentafel. Het betekent sowieso dat ik de Kamer daarover van tevoren zal informeren en dan is het aan de Kamer om af te wegen of ik daarin het goede besluit neem.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan de Staatssecretaris voor haar laatste blokje. Gaat uw gang.

Staatssecretaris Heijnen:

Ja, op het blokje overig na, voorzitter. In de regio Noordwest investeren we fors in openbaar vervoer en spoor. Dat is goed voor de bereikbaarheid en de woningbouw. Er worden flinke stappen gezet in de mobiliteitstransitie. In de Metropoolregio Amsterdam zijn onder meer financiële afspraken gemaakt over station Amsterdam-Zuid, het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp en de metroringlijn Amsterdam.

In de Metropoolregio Utrecht steken we 600 miljoen extra in de Merwedelijn, waardoor er voor die lijn nu ruim 1,2 miljard beschikbaar is gesteld vanuit Rijk en regio. Daarnaast wordt in deze regio extra geïnvesteerd in het spoor.

De heer Minhas had nog gevraagd of de inzetmiddelen voor de Merwedelijn niet uit de pas lopen met de woningbouwaantallen. Bij de beoordeling van investeringen is gekeken naar zowel de woningbouw en de bereikbaarheidswaarde als de kosteneffectiviteit. De Merwedelijn scoort net als de Oude Lijn en de ontsluiting van Amsterdam-Havenstad het hoogst. De Merwedelijn loopt in de pas met het aantal te realiseren woningen en is randvoorwaardelijk voor de woningbouw tot en met 2030 en voor de doorbouw na 2030 in de A12-zone en Rijnenburg.

Ja, ik ben natuurlijk wel bereid om afspraken te maken met de regio over het realiseren van woningen in Rijnenburg. Tot 2030 zal dat om tijdelijke woningen gaan, als opmaat naar de verdere ontwikkeling. Grootschalige woningbouw in Rijnenburg kent wel als randvoorwaarde een majeure investering in goede autobereikbaarheid en het draaiend houden van de draaischijf Utrecht. Daarnaast moeten we ook rekening houden met water en bodem in het gebied. We hebben net ook nog een brief de deur uit gedaan waarin we aangeven dat die sturend zijn. Dit nemen we wel mee in het aangekondigde multimodale MIRT-onderzoek.

In het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving, het BOL van 2023, maken we ook nog nadere afspraken met Utrecht over het aantal tijdelijke woningen. Ik verwacht dat een aantal van 2.500 woningen voor 2030 mogelijk zou moeten zijn.

Dan vroeg de heer Minhas of ik bereid ben de IJmeerverbinding levend te houden door het uitvoeren van een strategische verkenning. Ondanks dat 7,5 miljard veel geld is, was bij geen van de partijen geld beschikbaar voor het starten van een verkenning naar de IJmeerverbinding. Wel is afgesproken dat het Rijk en de regio nauw blijven samenwerken met betrekking tot de verdere ontwikkeling in Almere. Naast woningbouw en bereikbaarheid wordt ook ingezet op het stimuleren van werkgelegenheid in en rondom Almere, om de eenzijdige pendel tegen te gaan. Voor de lange termijn blijft de IJmeerlijn een stip op de horizon voor een volledige hoogstedelijke ontwikkeling van Almere Pampus.

Mevrouw Kröger vroeg hoe de dubbele modal shift door doortrekking van de Noord-Zuidlijn geborgd wordt en hoe we ervoor zorgen dat dit niet ook nog betekent dat Schiphol een extra push krijgt. De doorgetrokken Noord-Zuidlijn verbindt woningbouwlocaties en economische kernen, zodat reizigers een aantrekkelijk alternatief voor de auto hebben.

Daarnaast ontlast de metrolijn de Schipholspoortunnel, zodat er meer intercitytreinen kunnen rijden tussen de verschillende landsleden. Dat heeft weer te maken met de ambities in de rest van het land. We hebben met de regio afspraken gemaakt over de aanleg van een extra perron op station Amsterdam-Zuid, zodat ook het internationale treinverkeer flink kan groeien. Dan heb je het bijvoorbeeld over Londen en Parijs. Dat zijn nu net de korteafstandsvluchten die nu vaak nog worden gemaakt met het vliegtuig. Het is de bedoeling om door daar te investeren, die korteafstandsvluchten zo veel mogelijk te vervangen door goede treinreizen.

Dan vroeg mevrouw Kröger nog waarom er geen fietsbrug over het IJ in de MIRT-afspraken staat. De gemeente Amsterdam heeft voor de versnellingsafspraken woningbouw of grootschalige woningbouwgebieden de fietsbrug over het IJ niet ingediend. Als een voorstel ingediend zou zijn, zou dat net als andere voorstellen gezien zijn vanuit het afweegkader. Er waren best al wat investeringen waar Amsterdam om vroeg; dat weten we ook allemaal. Wellicht heeft men daar dus bepaalde eigen afwegingen gemaakt. De kosten voor zo'n brug zouden ook behoorlijk zijn. U moet dan denken aan een bedrag van rond de 300 miljoen. Of de brug daarmee in aanmerking zou zijn gekomen voor financiering, is daarmee dus niet helemaal zomaar gezegd. Dit waren de vragen die ik had in dit blokje.

De voorzitter:

De heer Koerhuis, een korte vraag.

De heer Koerhuis (VVD):

De Staatssecretaris begon over de woningbouw rondom Utrecht. Hij zei over Rijnenburg dat daar 2.000 flexwoningen mogelijk zijn voor 2030. Maar dat is natuurlijk niet waarvoor Rijnenburg in 2001 is overgegaan van Nieuwegein naar Utrecht. Rijnenburg is bedoeld voor grootschalige woningbouw. Daar kunnen 22.000 tot 25.000 woningen gebouwd gaan worden. Die 600 miljoen woningbouw gelden zijn bedoeld voor woningbouw vóór 2030. Ik vraag de Staatssecretaris: hoe zit het met de grootschalige woningbouw op Rijnenburg? Ik vraag dus niet naar die 2.500 flexwoningen.

Staatssecretaris Heijnen:

Zoals de heer Koerhuis weet, hebben we intensief samengewerkt, onder anderen met collega De Jonge, om te kijken waar we nou de grootste kansen zien. Aan de ene kant willen we natuurlijk op korte termijn zorgen dat we woningen realiseren. Dat kan dan een tijdelijkheid zijn, maar heel belangrijk is dat de investeringen die we nu doen in infra ook op lange termijn gaan renderen. Dan hebben wij ook het vertrouwen dat de nieuwe woningbouw wijken die worden aangelegd op een goede manier ontsloten worden. In die tijdelijkheid kun je soms behoefte hebben aan een ander type woningen, waardoor je ook weer wat flexibeler bent als dadelijk een gebied wel goed ontsloten is en je bijvoorbeeld behoefte hebt aan andere soorten woonvormen. Wij zien die kans dus wel, maar ik begrijp dat de heer Koerhuis daar wellicht wat kritischer naar kijkt. Het is natuurlijk altijd van belang om te kijken hoe we een vinger aan de pols kunnen houden. Ik rond nu gauw af, voorzitter, want ik ben af en toe wat lang van stof, geloof ik.

De voorzitter:

Dan heel kort nog mevrouw Van der Graaf, tot slot.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Ik had nog gevraagd naar 6 december, naar de Hanzelijn. Wij weten dat er nu problemen zijn bij Swifterbant. De Hanzelijn ligt er nu al maanden uit. Liggen de werkzaamheden op schema? Kunnen de reizigers erop rekenen dat we tien jaar na de start toch weer via de Hanzelijn kunnen reizen? Ik zou heel graag opheldering daarover krijgen van de Staatssecretaris voor al de reizigers die hier nu elke dag mee te maken hebben.

De voorzitter:

Onder wie uw voorzitter.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik kom daar in tweede termijn op terug.

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

Ik sluit me bij die vraag aan, omdat ik zelf had begrepen dat een reiziger met de NS had gebeld en die inmiddels communiceert dat men kan verwachten dat reizen vanaf februari zou moeten plaatsvinden. Ik weet niet of dat een fout antwoord is, maar ik hoor het graag.

Voorzitter. Ik had nog een vraag gesteld over de situatie dat in 2027 het spoor tussen Almere en Zwolle vanwege de ERTMS-toepassing gedurende een aantal maanden zou worden afgesloten. Volgens mij heb ik nog geen antwoord gekregen op die vraag.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat klopt, want die vraag zit in het blokje overig. Dat antwoord komt zo meteen.

De **voorzitter**:

Ah, u heeft nog een blokje. Ik stel voor dat u daar gauw mee begint. De verrassing! Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja, er is nog een blokje. Dat zijn de leuke verrassingen in het leven. Mevrouw Kröger had een vraag over het budget voor de baanstabieleitsvraagstukken. Voor het traject Delft Campus-Schiedam heb ik geld gereserveerd voor baanstabieleit. In deze MIRT-ronde hebben we middelen gereserveerd om het spoornet robuust en toekomstvast te maken. Gerichte maatregelen voor baanstabieleit op diverse locaties zijn daar onderdeel van. Daarnaast onderzoekt ProRail het vraagstuk van baanstabieleit voor het hele spoorstelsel. De eerste resultaten zullen in het voorjaar van 2023 beschikbaar zijn. Dat zal ook inzicht geven in de vragen of en, zo ja, waar er op het totale spoorwegnet baanstabieleitsproblematiek aan de orde is. Dat volgt dus in het voorjaar.

De heer Van der Molen had een vraag over het testen van ERTMS op de Hanzelijn. Bij de invoering van ERTMS is uitgebreid testen en beproeven noodzakelijk. Een uitgebreid proefbedrijf is een toezegging aan uw Kamer. Dat is ook in lijn met de aanbevelingen van de Fyra-enquête. Hinder voor reizigers is daarbij helaas onvermijdelijk. Geplande reizigershinder is veel beter op te vangen dan ongeplande hinder, zoals nu helaas het geval is bij de buitendienststelling in Flevoland. Ik heb daarom de Programmadirectie ERTMS gevraagd om samen met ProRail en NS en in overleg met de provincie en de reizigersorganisaties te bezien hoe de hinder zo veel mogelijk kan worden beperkt.

De heer Stoffer vroeg nog of we ook het algemeen belang in de gaten houden bij de verdeling van de 7,5 miljard. Hoe verhoudt zich dat tot een investering van het Rijk in extra fietsparkeerlocaties bij het Jaarbeursplein in Utrecht? Zowel voor de versnellingsafspraken als voor de investeringen in grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties zijn op rationele wijze keuzes gemaakt. De fietsparkeerplaatsen op het Jaarbeursplein zijn onderdeel van een maatregelenpakket van versnellingsafspraken voor Utrecht-Zuidwest. Het mobiliteitspakket voor de nieuwe bewoners zorgt voor een aantrekkelijk woonklimaat, waarbij het hoofdwegennet rondom Utrecht zo optimaal mogelijk kan worden ontzien. De fietsvoorzieningen en de parkeervoorzieningen zijn voor een bredere groep dan alleen maar de nieuwe bewoners van Utrecht-Zuidwest.

Even kijken. Mevrouw Kröger vroeg of ik met een concreet plan voor de fiets buiten de woningbouw naar de Kamer kan komen, omdat 6 miljoen wel een beetje mager is voor een potje. Ik wil daar toch even een paar dingen op zeggen. Het Rijk heeft nu voor het eerst 780 miljoen euro beschikbaar gesteld voor fietsoplossingen, vooral voor fietsinfrastructuur, terwijl dat eerder een aangelegenheid was van provinciale en gemeentelijke overheden. Dat betekent dat de fiets nu als volwaardig vervoermiddel is opgenomen in de hele keten van de infrastructuur. Daar ben ik blij mee.

Ik ben er ook wel een beetje trots op dat die ruimte nu is ontstaan. Als je de extra investeringen van de regionale overheden daarbij optelt, kom je uit op 1,1 miljard aan investeringen in de fietsinfrastructuur. Dat is een prachtig resultaat.

Wat ook een hele mooie ontwikkeling is, is dat we voor het eerst 6 miljoen aan structureel geld hebben opgenomen in de begroting voor de fiets, ook al ben ik het met mevrouw Kröger eens dat dat relatief weinig is. Voor die 6 miljoen euro gaan we samen met de Tour de Force, een groep van zeer betrokken mensen uit het land die de fiets bestuurlijk een warm hart toedragen, een adaptieve uitvoeringsagenda maken. Het structurele bedrag van 6 miljoen euro voor doorfietsroutes is aanvullend op de gemaakte woningbouwafspraken. Tegen mevrouw Kröger zou ik willen zeggen dat ik dit zie als een eerste stap. Ik vind het belangrijk dat we eerst een plan maken voordat we met geld gaan strooien. Ik wil er dus eerst voor zorgen dat we met een goed plan komen. Ik denk dat de fiets niet meer weg te denken is uit het totaalpakket aan inframiddelen, dus als we een stapje verder zijn, zullen we ongetwijfeld richting de Kamer komen met meer concrete maatregelen voor de fietsinfrastructuur. Maar er blijft primair natuurlijk ook een belangrijke opdracht liggen bij de provinciale en gemeentelijke overheden om naar de fietsinfrastructuur te kijken. Mevrouw Van der Graaf vroeg wat mijn ambitie is voor een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Die vraag sluit daar dus een beetje op aan. We gaan een adaptieve uitvoeringsagenda maken met de leden van de Tour de Force. We hebben al doorfietsroutes opgenomen in de middelen van die 780 miljoen. Met deze 6 miljoen willen we aanvullend kijken wat er nog meer mogelijk en nodig is. Vervolgens zal ik bij de Kamer terugkomen en is de Kamer weer in positie om daar wat van te vinden.

Voorzitter, dat was het.

De voorzitter:

Dan zijn we nu wel gekomen aan het einde van de eerste termijn van de zijde van de regering. Er is al een verzoek gedaan om te schorsen voor het indienen van moties. Ik stel voor om dat te combineren met de dinerpauze. We gaan om 18.15 uur weer door met de tweede termijn van de Kamer. 18.00 uur is ook goed, als u dat allemaal redt. Ik hoor dat er een meerderheid is voor 18.15 uur. Ik ben een democraat, dus ik schors de vergadering tot 18.15 uur.

De vergadering wordt van 17.14 uur tot 18.15 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen dit debat over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. We zijn aangekomen bij de tweede termijn van de Kamer. Ik zal voorafgaand aan elke inbreng aangeven hoeveel minuten er nog resteren uit de spreektijd voor de inbreng. De heer Madlener heeft aangegeven dat hij ons na zijn inbreng in tweede termijn helaas moet verlaten. Ik geef hem nu als eerste het woord. De heer Madlener, PVV.

De heer Madlener (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb vier moties en ik begin maar bij de eerste.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering 900.000 nieuwe woningen erbij wil bouwen;

overwegende dat de regering vooral autoluwe wijken wil bouwen, terwijl de meeste mensen juist behoefte hebben aan goede bereikbaarheid per auto en voldoende parkeergelegenheid;

overwegende dat uit onderzoek blijkt dat inwoners niet op bijvoorbeeld autovrije zones zitten te wachten;

van mening dat het hebben van een parkeerplek voor de eigen woning een positieve bijdrage levert aan het woongenot;

verzoekt de regering om zorg te dragen voor voldoende parkeerplaatsen en voldoende uitvalswegen bij de aanleg van nieuwe woonwijken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Madlener, Koerhuis en Stoffer. Zij krijgt nr. 15 (36 200-A).

De heer **Madlener** (PVV):

Koerhuis mag eronder. Er worden gelijk zaken gedaan hier! Nog meer collega's? De heer Stoffer mag er ook onder.

De **voorzitter**:

Ja, de heer Stoffer mag er ook onder.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik zie de heer De Hoop twijfelen. Het wordt toch nog een leuke avond. Voorzitter. Mijn tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat voor de meeste mensen het openbaar vervoer en de fiets geen volwaardig alternatief zijn voor de auto;

overwegende dat de regering veel beleid ontwikkelt om het bezit en gebruik van de auto te ontmoedigen;

verzoekt de regering om te stoppen met het pesten van de automobilist en te zorgen dat de auto betaalbaar en toegankelijk blijft,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener.

Zij krijgt nr. 16 (36 200-A).

Gaat u verder met uw derde motie.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik hoor de heer Koerhuis deze keer niet. Het is stil naast me. Voorzitter. Mijn derde motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat zowel de Kamer als de regio Rijnmond de verbreding van de N57 tussen Rotterdam en Hellevoetsluis zeer belangrijk vindt;

overwegende dat deze verbreding een voorwaarde is om grootschalige woningbouw mogelijk te maken in de regio Voorne-Putten en Haven Rotterdam;

verzoekt de regering om zo spoedig mogelijk de MIRT-verkenning voor de N57 te starten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener.

Zij krijgt nr. 17 (36 200-A).

De heer Madlener (PVV):

Voorzitter. Mijn laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat alle projecten in het MIRT in meer of mindere mate vertraging oplopen vanwege stikstofproblematiek;

constaterende dat de stikstofuitstoot van het wegverkeer met 19% gedaald is sinds 2019;

constaterende dat de regering bij het maken van stikstofberekeningen voor MIRT-projecten geen rekening houdt met de dalende stikstofuitstoot door modernisering van het wegverkeer;

van mening dat rekening houden met toekomstige effecten een positief effect kan hebben op de planning van MIRT-projecten;

verzoekt de regering om bij het maken van stikstofberekeningen ten aanzien van MIRT-projecten rekening te houden met de dalende stikstofuitstoot door de modernisering van het wegverkeer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener.

Zij krijgt nr. 18 (36 200-A).

De voorzitter:

Wilt u nog een afsluitend woord? U heeft nog een beetje tijd.

De heer Madlener (PVV):

We hebben een drukke week voor de boeg met de begroting. Het overlapt wel een beetje. Ik zie iedereen woensdag bij de begroting weer en dan praten we verder.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de VVD. Ik geef het woord aan de heer Koerhuis. Gaat uw gang.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. We hebben een hele discussie gehad over Utrecht. Ik dien eerst een motie daarover in om die discussie te beklinnen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er 700 miljoen aan woningbouw gelden wordt gereserveerd voor Utrecht en Nieuwegein voor nieuwe infrastructuur voor de nieuwe woonwijken Groot Merwede, A12-zone en Rijnenburg;

overwegende dat in het coalitieakkoord is afgesproken om de doorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren van de A27 Ring Oost, waarvan nieuwe woonwijken (met name Rijnenburg) en ontsluiting via wegen en ov-lijnen onderdeel zijn;

overwegende dat het ook belangrijk is om de leefbaarheid, de doorstroming en de verkeersveiligheid van de A12 Ring Zuid en de Randweg Noord te verbeteren;

verzoekt de regering om voor het MIRT 2023 afspraken te maken met Utrecht en Nieuwegein over de in het coalitieakkoord gemaakte afspraken;

verzoekt de regering om hierbij ook afspraken te maken met Utrecht en Nieuwegein over het aantal te bouwen woningen voor en na 2030,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Koerhuis en Minhas.

Zij krijgt nr. 19 (36 200-A).

Hier is een vraag over van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik kan deze motie toch niet helemaal plaatsen, want deze is bedoeld om afspraken te maken over woningbouw. Los van wat we hier allemaal besproken hebben en de inzet van de MIRT-gelden en de Merwedelijn, waar nu gewoon een grote stap op is gezet door met de regio Utrecht afspraken te maken over woningbouw, liggen er een heleboel woningbouwplannen. Daar is de heer Koerhuis volgens mij ook helemaal van op de hoogte. Het zijn alleen plannen die nog een tijd duren. Wat beoogt deze motie nou precies te doen?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Mevrouw Kröger weet ook dat de voorwaarde voor de woningbouw-gelden is dat er voor 2030 wordt gebouwd. Als je Utrecht vergelijkt met andere regio's, zie je dat het daar nogal achterblijft. Dit gaat met name over de A12-zone en Rijnenburg. Ik zei het ook in mijn inbreng: in de A12-zone worden nu gewoon bedrijven afgebouwd en in Rijnenburg wordt helemaal niet gebouwd. Daar blijft de regio Utrecht, Utrecht en Nieuwegein, gewoon achter. Het lijkt mij goed om daar afspraken over te maken.

De **voorzitter**:

Er is nog een korte vraag daarover.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Volgens mij goochelt de heer Koerhuis een beetje met getallen. Maar goed, dat kunnen we woensdag nog uitgebreid in het debat wisselen. Er ligt vanuit de regio Utrecht een hele duidelijke opgave over wat ze gaan doen. Daarvoor is de Merwedelijn cruciaal. Deze motie staat dus los van de besteding van gelden aan de Merwedelijn. Zo moet ik de motie dus zien. Het is wel belangrijk voor mijn fractie om te weten wat we hier überhaupt mee aan moeten.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Voor onze afweging wat we uiteindelijk gaan doen met de Merwedelijn is het wel heel belangrijk hoeveel woningen er gebouwd gaan worden. We kennen allebei het bod vanuit Utrecht en weten allebei dat er, op 2.000 flexwoningen na, nul vast woningen staan gepland op Rijnenburg voor 2030. Dat weten we allebei. Dat is zonde van zo'n Merwedelijn. Het zou veel beter zijn als er tegenover die 600 miljoen aan investeringen in de Merwedelijn in Utrecht gewoon zo veel mogelijk woningbouw staat.

De **voorzitter**:

U gaat door met uw volgende motie.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport belangrijk zijn voor de bereikbaarheid, het vestigingsklimaat en de economie van Noord-Nederland en Limburg;

overwegende dat Groningen Airport Eelde een nieuw businesspark op de luchthaven wil bouwen voor duurzame luchtvaart en hiervoor 6,5 miljoen euro aan weginfrastructuur buiten de luchthaven nodig heeft;

overwegende dat Maastricht Aachen Airport de verkeersveiligheid voor de luchthaven wil verbeteren en hiervoor 3,5 miljoen euro aan weginfrastructuur voor de luchthaven nodig heeft;

verzoekt de regering om te onderzoeken hoe vanuit het MIRT-fonds 10 miljoen euro geïnvesteerd kan worden in weginfrastructuur voor Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 20 (36 200-A).

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dan nog één motie. Daarna kom ik nog even bij wat vragen die ik heb in mijn inbreng. We hebben hier een discussie gehad over de technische briefing van het PBL vorige week. Daarvoor de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het PBL heeft onderzocht en geconcludeerd dat lage inkomens vaak geen auto hebben en vaak een slechtere toegang tot het ov hebben;

verzoekt de regering om voor het MIRT 2023 het PBL te laten onderzoeken hoe de auto en het ov toegankelijker kunnen worden gemaakt voor lage inkomens,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Koerhuis en Minhas. Zij krijgt nr. 21 (36 200-A).

De heer **Koerhuis** (VVD):

Voorzitter. Dan zou ik graag nog door wat punten lopen die zijn overgebleven. Er ontstond hier een hele discussie over wat «autoluw» en «niet autoluw» is. Ik begrijp dat de derde stadsbrug deels de druk op de Van Brienenoordbrug gaat verlichten en ook zo gaat worden als de Erasmusbrug. Ik hoor graag een bevestiging van de Minister.

Als het gaat om Oost-Nederland, heb ik misschien de stand van zaken gemist – ze noemen het ook de bingo van N- en A-wegen – rond de A12 en de A15. Ik weet niet of de Minister weleens over de A15 rijdt, maar op een gegeven moment – dat geldt ook voor de A12, eigenlijk in Zuid-Holland al – is het net een golfplaat. Daar graag een stand van zaken in hoeverre daar de aanpak opschiet.

Dan de N18. Op de 7 miljoen waar de Achterhoek om vraagt kom ik terug bij de begroting.

Dan knooppunt Bos van de N35. De Minister zei dat er nu geen toekomstbestendige oplossing is. Ja, en dan? Dus wat gaat de Minister doen om te zorgen dat het wel een toekomstbestendige oplossing wordt?

Dan de Rijn tussen Koblenz en Karlsruhe. Ik hoorde de Minister zeggen dat er wordt gekeken naar 2030. Dat betekent dus nog zeven zomers met lage waterstanden daar, met alle gevolgen van dien. Graag een reactie van de Minister dat dit toch nog wat naar voren kan. Ik hoor ook graag nog wat de Minister allemaal wil gaan inzetten om Duitsland tot beweging te krijgen en welke hulp hij wil inzetten. En dan miste ik volgens mij nog het stukje over de sluizen in de vaarweg Gent–Terneuzen. Dat is nog steeds onduidelijk, want maart 2023 gaan we niet meer halen, maar wat dan wel?

Volgens mij was dat het. Ik hoop dat ik nog wat tijd over heb.

De voorzitter:

De heer Minhas.

De heer **Minhas** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik begin met twee moties. De eerste motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de druk op het stedelijke wegennet sterk toeneemt door een groot aantal nieuwe woningen die de komende tijd zullen worden gebouwd;

overwegende dat met hoogwaardig openbaar vervoer meerdere woonlocaties in de Groene Metropoolregio Arnhem–Nijmegen en de Regio Foodvalley met elkaar worden kunnen verbonden en het wegennet wordt ontlast;

verzoekt de regering uiteen te zetten hoe hov-maatregelen kunnen bijdragen aan de bereikbaarheid van de Groene Metropoolregio Arnhem–Nijmegen en de Regio Foodvalley, en inzichtelijk te maken wat daarvoor nodig is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 22 (36 200-A).

De heer **Minhas** (VVD):

De tweede motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de spoorlijn Zwolle–Twente–Münster in 2028 volledig geëlektrificeerd moet zijn om de huidige dieseltreinen te vervangen door elektrische treinen;

overwegende dat de gelijkwaardige bijdrage van Duitsland, het Rijk en de regio ontoereikend is voor de elektrificatie van de corridor Enschede–Gronau en de spoorlijn Zwolle–Twente–Münster niet volledig kan worden geëlektrificeerd en doorgetrokken;

verzoekt de regering dit te betrekken in de verdere gesprekken over het elektrificeren en doortrekken van de spoorlijn Zwolle–Twente–Münster om deze ook na 2028 operationeel te houden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 23 (36 200-A).

De heer **Minhas** (VVD):

Voorzitter. Dan wil ik nog even kort stilstaan bij zaken uit de beantwoording van zowel de Staatssecretaris als de Minister. U heeft gehoord dat de VVD-fractie aandacht heeft gevraagd voor de treinverbinding tussen Zwolle en Leeuwarden en het Van Harinxmakanaal, want daar zullen we moeten investeren in de aanleg van een aquaduct. U heeft ook gehoord dat de VVD heeft stilgestaan bij de Nedersaksenlijn, de verbinding Meppel–Zwolle. Later deze week bespreken we de begroting en ik overweeg om daar te kijken naar dekking om ervoor te zorgen dat we deze verbindingen alsnog kunnen realiseren.

Dat gezegd hebbende wil ik nog kort reageren op een reactie van de Staatssecretaris, namelijk hoe gunstig die Merwedelijn zou uitpakken. Daar heb ik absoluut vertrouwen in en dat stel ik ook niet ter discussie. Alleen zegt het afwegingskader wel dat bij de besteding van die 7,5 miljard het woningen moet opleveren op de middellange termijn. En daar staat letterlijk «2030» achter en daar gaat dan ook de inbreng van de VVD over. Mevrouw Kröger begon over het aantal meer woningen tot 2030 en natuurlijk worden er heel veel woningen gebouwd. Maar een substantieel aantal kan bijdragen aan het verder verstevigen van de Merwedelijn. En daarvoor hebben we de motie ingediend die de heer Koerhuis zojuist voorlas.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we nu naar de heer Alkaya van de SP.

De heer Alkaya (SP):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de Minister en de Staatssecretaris voor het uitvoerig beantwoorden van onze vragen. We hebben weer een rondje door het hele land gemaakt.

Ik zal een aantal moties mede-indienen die wat specifiek zijn, bijvoorbeeld over de Maaslijn, de Nedersaksenlijn, fietsroutes en dergelijke. Ik heb zelf nog één wat algemenere motie over iets waar we het ook vrij uitgebreid over hebben gehad, namelijk de verdeling van de beschikbare middelen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat 65% van het aangekondigde investeringspakket voor mobiliteit landt in de Randstad;

van mening dat het openbaar vervoer in de regio zowel kwalitatief als kwantitatief achterblijft;

verzoekt de regering om een groter deel van het investeringspakket voor toekomstige infrastructuur te reserveren voor het oplossen van knelpunten in bestaande ov-infrastructuur in de regio,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Alkaya en De Hoop. Zij krijgt nr. 24 (36 200-A).

De heer Alkaya (SP):

En u ook bedankt, voorzitter.

De voorzitter:

Ja, dank u wel. U wilt geen afsluitend woord? Dat is ook goed.

Ik ben een beetje verrast over de snelheid, maar wij gaan nu dus naar mevrouw Van Ginneken namens D66.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik was ook verrast, voorzitter. Ik heb mij in mijn inbreng daarstraks gefocust op de noodzaak van bereikbaarheidsnormen voor voorzieningen en van een betere afweging van alle belangen die komen kijken bij

investerings in onze mobiliteit. Het debat moet wat mij betreft dan ook daar over gaan en niet over de N-wegenbingo of zoals ik vaak zeg: de N348-en-een-half. Dus ik kijk uit naar het strategisch debat dat wij, als ik het goed heb, in maart met elkaar gaan voeren.

Voor mijn inbreng had ik eigenlijk iets meer tijd dan waar ik op koerste. Dus ik heb twee punten die ik nu in ieder geval nog even wil aanstippen, voordat ik naar de moties ga. Daarna heb ik nog een paar vervolgvragen. De spoorgoederenagenda die de Staatssecretaris had beloofd ons voor het einde van het jaar toe te zenden, hebben we helaas nog niet gehad. Het is natuurlijk ook niet het einde van het jaar. Maar ik heb gelezen dat die nog wat verder verlaat wordt. Ik wil de Staatssecretaris aansporen tot snelheid en ambitie. Ik vraag of ze bij de agenda voor de toekomst van het spoorgoederenvervoer naar de gebruiksvergoeding wil kijken in het kader van de modalshiftaanpak, die vandaag wel op de agenda stond.

Dan Zeeland. Ik las in het hele pakket BO MIRT-maatregelen dat er door het Rijk gesproken wordt met Zeeland over duurzaam vervoer, met overigens centraal. Dat is verder niet geconcretiseerd. Ik zou daar graag wat tempo op willen hebben. Omdat ik het antwoord van de bewindspersoon nu niet kan afwachten, heb ik daar meteen een motie voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de bereikbaarheid van Zeeland achterblijft ten opzichte van andere landsdelen;

constaterende dat de regering werkt aan samenwerkingsafspraken voor een nieuw duurzaam mobiliteitssysteem waarin openbaar vervoer centraal staat;

verzoekt de regering hiervoor bij het voorjaars-MIRT 2023 met een concrete routekaart te komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Ginneken en Van der Graaf. Zij krijgt nr. 25 (36 200-A).

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dan ga ik maar door met mijn andere moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat ook bedrijven een bijdrage kunnen leveren aan het bereikbaar maken van werkgelegenheid;

overwegende dat ook coöperatieve vormen van vervoer hierbij een rol kunnen spelen;

verzoekt de regering in kaart te brengen op welke manieren de rijksoverheid private en coöperatieve vormen van (openbaar) vervoer van

werknemers kan ondersteunen en stimuleren, en daarbij eventuele belemmeringen in wet- en regelgeving mee te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Ginneken en Minhas. Zij krijgt nr. 26 (36 200-A).

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het wenselijk is dat maatschappelijke voorzieningen zoals onderwijs, zorg en werkgelegenheid goed bereikbaar zijn met meerdere vervoermiddelen;

constaterende dat het Planbureau voor de Leefomgeving constateert dat niet alle maatschappelijke voorzieningen zoals onderwijs, zorg en werkgelegenheid even goed bereikbaar zijn;

verzoekt de regering een prioriteitenlijst en aanpak op te (laten) stellen voor de slechtst bereikbare onderwijs-, zorg- en werkgelegenheidsclusters in Nederland en hierbij alle modaliteiten te betrekken;

verzoekt de regering de Kamer voor het volgende MIRT-debat te informeren over hoe bereikbaarheidsnormen zoals de afstand tot een school, apotheek of arbeidsplaats beslag krijgen in het verkennings-, onderzoeks- en realisatie-instrumentarium van het Ministerie van IenW,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Ginneken en Van der Graaf. Zij krijgt nr. 27 (36 200-A).

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

En dan mijn vierde en laatste motie.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, is er een vraag van de heer Koerhuis over deze motie.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik hoor mevrouw Van Ginneken over allerlei clusters praten. Ze heeft ook de discussie hier gehoord. Familieclusters horen daar natuurlijk bij. Die zijn ook belangrijk voor mensen. De vraag is of zij dat deelt. Ze heeft werkclusters erin zitten. We weten dat werkclusters voor lage en hoge inkomens nu nog niet in kaart kunnen worden gebracht. Dat is een grote beperking bij het PBL. Ik neem aan dat zij de mening deelt dat wij dat ook in kaart zouden moeten brengen, willen we echt een goede analyse zien.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Wat de familie betreft, is bereikbaarheid ontzettend belangrijk. In de technische briefing van het PBL kwam ook naar voren dat familie niet per

definitie in een cluster verblijft. Dat is ook onderdeel van de uitdaging. Vandaar dat ik het niet heb kunnen opnemen in deze clusteraanpak. Nou breng ik mezelf van mijn à propos. Wat was het tweede punt?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dat een probleem bij de analyse van het PBL is dat zij geen verschil kunnen maken tussen lage en hoge inkomens bij de werkclusters. Dat was echt een probleem bij het kunnen trekken van conclusies.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ja, dat is een terecht punt van de heer Koerhuis. Ik heb het niet expliciet genoemd in mijn motie. Als de bewindspersonen mogelijkheden zien om dat onderscheid aan te brengen bij de prioritering in de aanpak – maar dat was nou juist heel erg lastig – dan is daar alle ruimte voor wat mij betreft. Maar omdat het zo lastig was, heb ik er ook begrip voor als het niet lukt. Ik hoop dat ik hiermee het belang voldoende onderstreept heb voor de heer Koerhuis.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Mijn laatste motie, voordat ik nog een paar vragen heb.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de waardering brede welvaartseffecten van bijvoorbeeld klimaat, leefomgeving en geluid gedateerd is;

constaterende dat deze effecten slechts een klein deel van het kosten-batensaldo vormen, niet representatief voor de daadwerkelijke maatschappelijke waardering;

verzoekt de regering de herijking van de kengetallen voortvarend op te pakken en het Handboek Milieuprijzen te updaten;

verzoekt de regering de brede welvaartseffecten opnieuw te wegen;

verzoekt de regering deze herijkingen mee te nemen in het tot stand brengen van de nieuwe Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA),

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Ginneken, Kröger en Van der Graaf.

Zij krijgt nr. 28 (36 200-A).

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

En dan zou ik de bewindspersonen nog graag willen aanmoedigen, naar aanleiding van de eerdere beantwoording, om in de Mobiliteitsvisie echt concrete ambities – met een streep onder «concreet» – te formuleren voor het rijden, spreiden en thuiswerken. Dit kan een belangrijke bijdrage leveren aan de mobiliteitspuzzel, dus ik vraag om dit niet alleen in kwalitatief opzicht mee te nemen, maar graag ook zo concreet mogelijk een plek te geven in deze visie. Ik heb de Minister de belofte horen doen

dat bereikbaarheid van zorg, onderwijs, werk en wonen centraal staat en dat daarna met modaliteiten gepuzzeld wordt hoe die bereikbaarheid ingevuld kan worden. Dat wil ik nog even benadrukken.

En nog even concreet over die kengetallen, het gaat om het actualiseren van kengetallen voor leefbaarheid, klimaat en milieu, maar juist ook om de kengetallen die te maken hebben met bereikbaarheid, zoals reistijdwaardering en reistijdbetrouwbaarheid.

Hoeveel tijd heb ik nog, voorzitter?

De voorzitter:

U heeft nog even, maar er is nog een vraag van de heer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik heb een vraag over de motie van mevrouw Van Ginneken om het MIRT-fonds te herijken. Volgens mij moeten we ons erop concentreren dat we die onderhoudsuitgaven uit het MIRT-fonds gedaan krijgen; dat maar eerst even goed programmeren. Ik hoor haar ook over extra eisen wat betreft CO₂ en lucht. Volgens mij hebben we daar ook het klimaatfonds en het stikstofonds voor en niet het MIRT-fonds. Ik hoop dat ze de mening deelt dat we vooral moeten focussen op wat we hebben afgesproken in het coalitieakkoord. Extra eisen stellen aan het MIRT-fonds is nice to have, need to have, maar dat is vooral voor later.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik ben blij met de vraag van de heer Koerhuis, want dan kan ik even verhelderen dat het nadrukkelijk niet de bedoeling is om met deze criteria een soort tweede klimaatfonds te maken. Het gaat hier niet om maatregelen om klimaateffecten te mitigeren, maar het gaat om een andere weging – geen andere aspecten, maar een andere weging van aspecten – in het Mobiliteitsfonds in de MIRT-gelden. Ik heb gevraagd om een actualisatie van die cijfers en als gevolg daarvan mogelijk een nieuwe weging, zoals de Minister in zijn beantwoording ook aangaf. We doen niks nieuws, we doen precies wat er nu gebeurt, alleen wil ik de weging en waardering van al die kengetallen graag geactualiseerd zien. Ik denk dat het belangrijk is om die twee ambities die we hebben te blijven verbinden; om zowel de duurzaamheidsdoelen te bereiken die op de mobiliteitsagenda staan als Nederland bereikbaar te houden en kansen bereikbaar te houden, zoals nu al gebeurt, maar dan wel op basis van actuele cijfers.

De heer Koerhuis (VVD):

Dat klinkt sympathiek, maar je kan niet alles tegelijkertijd. Als je wil dat Nederland bereikbaar blijft, moeten we daarop focussen. We zien grote problemen bij de uitvoering. Ambtenaren moeten dan weer bezig zijn met een herijking van het MIRT-fonds. Wat mij betreft hoeft dat niet. Volgens mij hebben we afgesproken om eerst te focussen op de woningbouw-gelden en het programmeren van de onderhoudsgelden en moeten we dit eventjes niet willen doen. Wat ik zeg: nice to have, need to have. Prima hoor, maar ik zou zeggen: over een paar jaar of als we klaar zijn met het programmeren van de onderhoudsgelden.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik heb iets meer gevoel van urgentie, omdat de klimaatverandering niet wacht. De heer Koerhuis heeft gelijk dat we datgene wat nu al loopt, niet in de wielen moeten gaan rijden. Daarom heb ik in de motie niet verzocht om de lopende projecten ook te herijken, maar om vanaf nu nieuwe initiatieven op basis van actuele cijfers te doen. Daar graag actie op van de bewindspersonen, en graag snel, zodat het ook echt mee kan in de eerstvolgende Integrale Mobiliteitsanalyse.

Dat was het, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we door naar de heer De Hoop, van de Partij van de Arbeid.

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

Ik geloof dat ik nog wel even heb, hè, voorzitter?

De **voorzitter**:

Vijf minuten.

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

Die heb ik niet allemaal nodig.

Voorzitter. Allereerst dank voor de beantwoording van de beide kabinets-leden van het ministerie; een aardig lang debat, met aardig wat inbreng van alle fracties, dus daar heeft ongetwijfeld veel werk in gezeten.

Laat ik toch positief beginnen. Ik ben echt blij dat in dit MIRT meer dan ooit wordt geïnvesteerd in het openbaar vervoer. Dat is positief. Ik denk dat juist daar een toekomst ligt, omdat dit heel belangrijk is voor heel veel mensen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Het rapport van het PBL is vandaag meerdere malen voorbijgekomen. Ik denk dat er binnen het ministerie nog meer focus zou moeten komen op die bereikbaarheid, juist op het platteland. Voor heel veel mensen betekent geen bus geen baan, ook al hadden we het net wat meer over het treinvervoer, maar het kabinet begrijpt heel goed wat ik daarmee bedoel. Heel veel mensen zijn afhankelijk van het openbaar vervoer voor de toegang tot de samenleving. Er is een eerste stap gezet vandaag. Ik denk dat er nog meer nodig is, maar laat ik ook gewoon even het positieve belichten.

Ik was vooraf behoorlijk teleurgesteld in de investeringen die met name in Noord-Nederland gedaan worden. Tegelijkertijd merk ik in de Kamer dat er breed frustratie en ergernis over was en dat we verschillende voorstellen zullen zien richting de begroting Infrastructuur en Waterstaat. Ik ben dus in ieder geval blij dat wij als commissie bezig zijn om de Staatssecretaris en de Minister hierin te corrigeren. Een motie van mevrouw Van der Graaf over de Nedersaksenlijn zal ik meeondertekenen. Er zit bij mij nog wel één zorg in: ik zou het gewoon mooi vinden als er ook gekeken wordt naar hoe we eventueel vanuit het Rijk de financiële dekking voor de plannen van de Nedersaksenlijn kunnen realiseren, het liefst al bij de Voorjaarsnota en niet pas later, want dan heb je het toch over de begroting voor 2024. Ik hoop dat we ook de regio Drenthe wat eerder duidelijkheid kunnen bieden.

Over de bestaande problematiek van het Van Harinxmakanaal en het knooppunt Meppel maak ik me heel erg zorgen. Er zullen richting de begroting ook voorstellen komen die wij waarschijnlijk zullen steunen als ik de verschillende coalitiepartijen hoor. Het is positief dat daarnaar gekeken wordt en dat er breed draagvlak voor is vanuit de Kamer.

Over de Maaslijn maak ik mij nog wel echt zorgen. De provincie Limburg moet toch telkens weer flink in de buidel tasten. Daar heb ik nog een motie over.

Verder heb ik nog een motie over grensoverschrijdende trajecten en wat we daar nog extra voor kunnen doen.

Ik denk dat ik daar maar naartoe ga nu. Ik begin met mijn motie over de Maaslijn.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het PBL in zijn rapport «Toegang Voor Iedereen?» concludeert dat de bereikbaarheid van basisvoorzieningen zoals de huisarts, werk of opleiding veruit het laagst is met het openbaar vervoer en buiten de Randstad;

constaterende dat de Maaslijn al sinds de jaren negentig van de vorige eeuw op de planning staat om verdubbeld te worden;

constaterende dat de punctualiteit op deze lijn te wensen overlaat;

constaterende dat de aanbesteding om dat project aan te pakken als gevolg van gestegen bouwkosten is gestaakt door ProRail;

overwegende dat de provincie Limburg hierdoor mogelijk in hele hoge kosten wordt gestort;

verzoekt de regering om de door ProRail veroorzaakte meerkosten volledig op zich te nemen en de regie te pakken om de verdubbeling en de elektrificatie zo snel mogelijk te realiseren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Hoop, Alkaya en Kröger. Zij krijgt nr. 29 (36 200-A).

De heer **De Hoop** (PvdA):
Dan een tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het PBL onlangs concludeerde dat de ov-bereikbaarheid van voorzieningen in het landelijk gebied onder druk staat, met vervoersarmoede tot gevolg;

constaterende dat het PBL tevens concludeerde dat mobiliteitsbeleid tot op heden te veel gericht is op het bestrijden van congestie en het stimuleren van de doorstroming en te weinig op bereikbaarheid;

constaterende dat Duitse onderzoeken laten zien dat reactiveren van spoorlijnen ook in landelijk gebied maatschappelijk rendabel kan zijn;

overwegende dat de Nederlandse overheid tot op heden wat betreft reactivering zich veel te veel gericht heeft op de situatie uit een ver verleden in plaats van de huidige en toekomstige situatie;

verzoekt het kabinet om een onderzoek te starten naar de mogelijkheden tot het reactiveren van spoorlijnen in Nederland inclusief grensoverschrijdende trajecten, en daarbij de Duitse kennis op dit gebied te gebruiken, waarbij ook aanpassingen buiten het voormalige tracé tot de mogelijkheden kunnen behoren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Hoop, Van der Molen en Van der Graaf.
Zij krijgt nr. 30 (36 200-A).

De heer **De Hoop** (PvdA):
Dan dank ik u, voorzitter.

De **voorzitter**:
U wordt ook bedankt. Ik geef het woord nu aan de heer Van der Molen namens het CDA. U heeft ook vijf minuten.

De heer **Van der Molen** (CDA):
Voorzitter. Deze week is de begrotingsbehandeling. Ik zal zelf met voorstellen komen als het gaat om de Van Harinxmabrug en het spooremplacement bij Leeuwarden. Ik verwacht ook nog van andere partijen de nodige stappen rond Meppel. Ik heb van harte een motie van de heer Koerhuis meeondertekend om geld voor Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen vrij te maken. Ik heb daarnaast nog een aantal moties. Ik begin maar even met het voorlezen daarvan.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het knelpunt A12/N11 bovenaan staat in de top 20 van de lijst economische verlieskosten van de Rapportage Rijkswegennet;

overwegende dat de doorstroming op een toekomstige Bodegravenboog gebaat is bij een parallelstructuur inclusief extra op- en afrit bij Bodegraven;

overwegende dat provincie en gemeente de intentie hebben om de fietsoversteekplaatsen bij de op- en afritten van de N11 bij Bodegraven fietsveiliger te maken;

verzoekt het kabinet een bod van de regio voor de Bodegravenboog serieus te bezien en daarbij een werkende parallelstructuur inclusief extra op- en afrit bij Bodegraven mee te nemen;

verzoekt het kabinet in overleg met provincie en gemeente een routekaart op te stellen om binnen drie jaar een veilige ongelijkvloerse fietsoversteek over of onder de op- en afritten van de N11 bij Bodegraven te realiseren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Molen, Koerhuis, Van der Graaf, Stoffer en Van Ginneken.
Zij krijgt nr. 31 (36 200-A).

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

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in mei 2021 een rapport van Arcadis is gepresenteerd met mogelijke maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid op de N9;

overwegende dat de belangrijkste maatregelen nog niet genomen zijn en dat de Noord-Hollandse provinciale staten in november 2022 de urgentie van het verkeersveiliger maken van de N9 met een motie hebben onderstreept;

verzoekt het kabinet in samenwerking met de provincie Noord-Holland te bezien welke stappen er gezet kunnen worden om de N9 veiliger te maken en de Kamer uiterlijk in het eerste kwartaal van 2023 over de voorgenomen acties te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Molen, Koerhuis, Van Ginneken en Van der Graaf.
Zij krijgt nr. 32 (36 200-A).

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

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de spoorcorridor Amersfoort–Zwolle een belangrijke schakel is in de ov-verbinding tussen het noorden en oosten van het land en de Randstad;

overwegende dat een MIRT-studie uit 2017 al duidelijk heeft gemaakt dat de basis voor elke verbetering op het spoor een keervoorziening is in de vorm van een passeerstrook in Harderwijk;

verzoekt het kabinet te bezien of een keervoorziening in de vorm van een passeerstrook bij Harderwijk op termijn een oplossing zou kunnen zijn, daarbij rekening houdend met de langetermijnambitie op deze ic-verbinding, en duidelijk te maken wat een logische eerstvolgende stap zou zijn in dit proces,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Molen, Van Ginneken en Van der Graaf.
Zij krijgt nr. 33 (32 600-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in 2023 de Haringvlietbrug dichtgaat voor onderhoud;

overwegende dat Goeree–Overflakkee bereikbaar moet blijven voor de hulpdiensten;

overwegende dat overlast voor woon-werkverkeer zo veel mogelijk beperkt zou moeten worden;

verzoekt het kabinet voor 1 januari 2023 een plan van aanpak te maken voor de overlast voor woon-werkverkeer, en voor diezelfde datum duidelijkheid te verschaffen over de inzet van de hulpdiensten op Goeree-Overflakkee,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Molen en Koerhuis. Zij krijgt nr. 34 (36 200-A).

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

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het spoor Almere en Zwolle in 2027 voor maanden dichtgaat voor het testen van het ERTMS-systeem;

overwegende dat dit volgt op langdurige hinder bij deze verbinding door de brandschade bij Dronten;

verzoekt het kabinet samen met de provincie alle opties om overlast voor reizigers te beperken te inventariseren en zich in te spannen om deze overlast zo veel mogelijk te beperken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Molen, Van Ginneken, Van der Graaf en Minhas. Zij krijgt nr. 35 (36 200-A).

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

En dan de laatste, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er flinke investeringen zijn gedaan in het hsl-spoor;

overwegende dat vanwege de grote woningbouw ambities van Breda goede ontsluiting cruciaal is;

verzoekt het kabinet op korte termijn aan te dringen op het belang van het zo snel mogelijk opschalen op het traject Breda-Amsterdam;

verzoekt het kabinet in die gesprekken aan te geven dat als de NS goodwill wil kweken richting de nieuwe concessieverlening het vanaf de zomer van 2023 kwartaalijks rapporteren van punctualiteitscijfers,

zitplaatskans en algemeen klantoordeel op trajectniveau een noodzakelijke eerste stap is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 36 (36 200-A).

De heer Van der Molen (CDA):

Ik weet niet of ik nog iets van die vijf minuten over heb, maar die gebruik ik dan om weer op adem te komen.

Dank u wel.

De voorzitter:

U heeft een grote productie gedraaid. Ik geef het woord aan mevrouw Kröger namens GroenLinks. U heeft nog twee minuten, dus probeert u die goed te benutten.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik ga gewoon meteen de motie voorlezen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in het addendum Brede Welvaart enkele aanbevelingen voor vervolgonderzoek zijn gedaan met betrekking tot het uitwerken van meetbare indicatoren, verliesaversie en betere kengetallen;

verzoekt de regering om de aanbevelingen voor het vervolgonderzoek over te nemen en uit te voeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger, De Hoop, Van Ginneken, Alkaya en Van der Graaf.

Zij krijgt nr. 37 (36 200-A).

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes een ambitie is uit het Nationaal Toekomstbeeld Fiets 2040;

constaterende dat er op dit moment 6 miljoen euro structureel is vrijgemaakt voor het realiseren van dit netwerk, maar dat dit helaas ontoereikend is;

verzoekt de regering om bij het vaststellen van de uitvoeringsagenda fiets in het najaar van 2023 gelijktijdig de noodzakelijke middelen te reserveren om een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes te realiseren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger en De Hoop.
Zij krijgt nr. 38 (36 200-A).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een groot aantal geplande MIRT-investeringen stilliggen omdat hier geen stikstofruimte voor is;

overwegende dat, gezien de Porthosuitspraak en de stikstofplannen, het mogelijk nog jaren zal duren voordat er weer geasfalteerd mag worden;

overwegende dat de nieuwe MIRT-spelregels met een nieuwe kijk op bereikbaarheid en brede welvaart tot andere conclusies komen over nut en noodzaak van asfalt;

verzoekt de regering om het door stikstof afgedwongen uitstel te gebruiken om de eerder geprioriteerde zeven MIRT-projecten nogmaals langs de meetlat van de nieuwe MIRT-spelregels te leggen en al naar gelang de uitkomst te herprioriteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger.
Zij krijgt nr. 39 (36 200-A).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

En dan nog drie hele korte vragen. De eerste is: waarom is de WLO tot 2024 vertraagd? Waarom kregen we niet in 2021 die update?

De tweede vraag is of die aangekochte stikstofruimte voor de A27 nou echt in de handen van Rijkswaterstaat blijft.

En de derde vraag gaat over de brug over het IJ. Zegt de Staatssecretaris nou eigenlijk dat het Rijk daar wel in zou kunnen investeren? Zou het Rijk dat dan ook aangeven?

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Nou, ik vind het heel knap: binnen de tijd. Mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie is nu aan de beurt. Zij heeft anderhalve minuut. Kijken of dat ook gaat. Succes!

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

Ik heb de volgende moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Nedersaksenlijn tot op heden enkel in het licht van het deltaplan voor het Noorden en de Lelylijn onderzocht wordt in het MIRT;

verzoekt de regering een zelfstandig MIRT-onderzoek te starten naar de Nedersaksenlijn (Stadskanaal–Emmen), om te kunnen komen tot een startbeslissing voor een MIRT-verkenning naar dit tracé, en daarbij richting de voorjaarsronde van het MIRT 2023 in overleg met de regio tot afspraken te komen over een oplossing voor de financiering van de resterende middelen voor de eerste fase van de Nedersaksenlijn, het tracé Veendam–Stadskanaal,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf, Van Ginneken, De Hoop, Van der Molen, Minhas, Pouw-Verweij, Stoffer, Alkaya, Van der Plas en Kröger.

Zij krijgt nr. 40 (36 200-A).

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

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat op de N50 op korte termijn tijdelijke verkeersveiligheidsmaatregelen toegepast zullen worden;

verzoekt de regering de toepassing van dergelijke maatregelen te onderzoeken voor andere zeer verkeersonveilige N-wegen, waaronder de N9, N18, N35, N36, N48 en N59, en de Kamer over haar bevindingen te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf, Koerhuis, Van der Molen, Stoffer en Van Ginneken.

Zij krijgt nr. 41 (36 200-A).

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

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het ov in toenemende mate onder druk staat door fors hogere nieuwe concessiekosten, stijgende energieprijzen en personeelstekorten;

verzoekt de regering samen met provincies de mogelijkheden in kaart te brengen om meer grip op de concessie(kosten) te krijgen, en daarbij het wijzigen van de concessies door het in eigen bezit nemen van vervoers-

middelen, bedrijfspanden, zoals parkeerplaatsen of garages, en het in eigen dienst nemen van chauffeurs te betrekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf en De Hoop. Zij krijgt nr. 42 (36 200-A).

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

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Zeelandbrug het einde van haar levensduur nadert;

overwegende dat de Zeelandbrug nog maximaal vijftien jaar meekan bij forse reparatie;

verzoekt het kabinet in gesprek te treden met de provincie Zeeland om te onderzoeken of en hoe het Rijk kan ondersteunen bij de instandhouding van de Zeelandbrug,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf en Van der Molen. Zij krijgt nr. 43 (36 200-A).

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

Dan ben ik aan het einde van de moties en dank ik de Minister en de Staatssecretaris heel hartelijk voor de uitvoerige beantwoording. Ik kijk ook heel erg uit naar het antwoord op de vraag over Swifterbant, ook omdat de reizigers van Noord-Nederland daar erg belang aan hechten – namens de hele Kamer, hoor ik hier.
Dank u wel.

De voorzitter:

Wellicht heeft dat nog een positieve invloed op het oordeel. Dan ga ik door naar de SGP. De heer Stoffer, u heeft ook twee minuten. Gaat uw gang.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dank, voorzitter. Eerst twee moties. De eerste luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in tegenstelling tot de woningbouwversnelling geen afwegingskader voor het hele MIRT beschikbaar is;

van mening dat met de meer integrale aanpak in het kader van het Mobiliteitsfonds een duidelijk afwegingskader voor planvorming en investeringsbeslissingen aan de hand van indicatoren als voertuigverlie-

suren, verkeersveiligheid, regionale bereikbaarheid en modal shift wenselijk is;

verzoekt de regering samen met bestuurlijke partners een afwegingskader op te stellen voor planvorming en investeringsbeslissingen in het kader van het MIRT en binnen een half jaar een voorstel aan de Kamer voor te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Stoffer en Minhas.
Zij krijgt nr. 44 (36 200-A).

De heer **Stoffer** (SGP):

Dan de volgende motie, voorzitter. Ik heb nog geen antwoord van de Minister, dus ik moet deze nu wel indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende de ernst van de verkeersveiligheidsproblematiek op de N50 tussen Kampen-Zuid en de Ramspolbrug;

verzoekt de regering de toegezegde tijdelijke rijbaanscheiding op de N50 zo vroeg mogelijk in 2023 te realiseren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Stoffer, Koerhuis, Van der Molen, Van der Graaf en Pouw-Verweij.
Zij krijgt nr. 45 (36 200-A).

De heer **Stoffer** (SGP):

Dan heb ik nog één vraag, voorzitter. Tijdens het nuttigen van het diner dacht ik over het wegvallen van die bouwvrijstelling, want daar hebben we het een beetje over gehad. Zou de Minister of de Staatssecretaris nog even in kunnen gaan op wat dat betekent voor de uitvoerbaarheid van de instandhoudingsopgave, voor de verkeersveiligheidsprojecten op de N-wegen en voor de renovatie- en vervangingsprojecten? Heeft het daar consequenties voor of moet dat nog uitgezocht worden? Als dat laatste zo is, wanneer komt dat dan onze kant op?

Voorzitter, ik heb nog 30 seconden, dus dan heb ik de ruimte om de Minister en de Staatssecretaris hartelijk te danken voor de beantwoording, ook namens de heer Minhas, want die had daar geen tijd meer voor, begreep ik. Dat is de afsluiting van de tweede termijn van de Kamer, denk ik.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dat is het inderdaad. Ik overleg even met de bewindspersonen over hoeveel tijd zij nodig hebben. Ik schors de vergadering tot 19.15 uur.

De vergadering wordt van 18.55 uur tot 19.15 uur geschorst.

De voorzitter:

Het woord is aan de Minister voor zijn beoordeling van de moties. Gaat uw gang.

Minister Harbers:

Voorzitter, dank u wel. Ik beantwoord eerst nog een paar vragen die in tweede termijn gesteld zijn. Daarna zal ik de moties op mijn werkterrein van een appreciatie voorzien.

De heer Madlener vroeg of de derde stadsbrug ook gebruikt gaat worden als ontsluiting tijdens de werkzaamheden aan de Van Brienenoordbrug. De vervanging van de Van Brienenoordbrug vindt plaats tussen 2025 en 2028. Dan ligt de nieuwe oeververbinding er nog niet. Die vlieger gaat dus niet op. In relatie tot de Van Brienenoordbrug geldt natuurlijk dat het, als de derde stadsbrug ook ruimte voor auto's biedt, zij het autoluw, niet zozeer een ontlasting van de Van Brienenoordbrug betekent, maar in ieder geval voorkomt dat binnenstedelijk verkeer op de Van Brienenoordbrug wordt afgewenteld. Daarmee voorkomt het ook verdere congestie. Ik begreep van de heer Koerhuis dat er driftig werd nagepraat over de definitie van «autoluw». Het betekent dat auto's over de brug kunnen rijden, maar qua aantallen passend bij het overig verkeer op die verbinding. Dat moet allemaal nog verder uitgewerkt worden door de gemeente Rotterdam, die hoofdaannemer is voor de verdere planuitvoering.

De stand van zaken op de A12 en de A15. Op de A12 lopen twee projecten. Eén is de Ring Utrecht, die bestaat uit de A12/A27, en de ander is via de A15, want dat is de verbinding tussen de A15 en de A12. Beide zijn op dit moment in behandeling bij de Raad van State voor de ingediende beroepen. Daar liggen ze en dat is de stand van zaken.

Dan is er nog een derde project op de A12, namelijk het traject Utrecht–Gouda, maar daar is op dit moment geen budget voor. Dat moet later gezien worden, ook in relatie tot ontwikkelingen in Utrecht.

Het knooppunt Bos bij Raalte. Ik vermoed dat de heer Koerhuis vroeg naar het antwoord dat ik vanmiddag al gaf, want de vaststelling is dat het nu niet past binnen het budget. We hebben binnen het budget ook geen andere varianten gevonden die al in beeld waren. Daarom zijn we gesprekken begonnen om te kijken hoe we dat weer verder kunnen brengen. Dat betekent ofwel meer budget zoeken in de toekomst, dan wel nog andere varianten bedenken die wel binnen het budget passen. Daar krijgt u bij de volgende MIRT-rondes weer nadere informatie over. Over Karlsruhe–Koblenz moet ik misschien een nog iets teleurstellender antwoord geven. Ik heb aangegeven dat het in het Bundesverkehrswegeplan 2030 van de Duitse bondsregering staat. Dat is het plan, maar ik heb het gevoel dat ze aan dit onderdeel niet in een dusdanig tempo trekken dat het in 2030 gerealiseerd zal zijn. Dat is precies mijn zorg. Ik hoop eigenlijk wel dat ze 2030 halen. Om die reden geef ik in mijn bilaterale contacten altijd de noodzaak aan van de aanpassing van dit traject.

Aangaande de voortgang van de sluis bij Terneuzen zijn we nu in afwachting van een nieuwe opleverdatum zoals die door de aannemerscombinatie zal worden vastgesteld. Wat de komende maanden moet gebeuren, vindt allemaal plaats, maar maart 2023 halen we niet en daarna informeer ik u verder.

Mevrouw Van Ginneken had ook nog een paar vragen over de Mobiliteitsvisie. Maken daar ook concrete ambities op het gebied van spreiden, mijden en thuiswerken onderdeel van uit? Dat zeg ik haar toe.

Zij had ook een vraag over de nieuwe kengetallen, of die straks hun weg vinden in de nieuwe IMA. Alle geactualiseerde onderbouwingen en nieuwe kengetallen et cetera maken vanzelfsprekend deel uit van de volgende IMA, die in 2025 wordt gepubliceerd. Haar motie ging daar overigens ook over.

Mevrouw Kröger vroeg waarom de WLO vertraagd is, maar die heeft altijd in de planning gestaan voor 2024, is mij verteld. In ieder geval kreeg ik de planning mee van het CPB en het PBL die de WLO maken. Ik zie mevrouw Kröger heel hard nee schudden, dus ongetwijfeld is dat niet de hele realiteit. Maar ik heb meegekregen dat die gepland staat voor 2024 en niet vertraagd zal zijn.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger heeft andere informatie.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Volgens mij vraag ik hier al sinds 2019 om, en toen is het toegezegd in 2021. Op een gegeven moment hebben we bericht gekregen dat het vertraagd is geraakt. Nu is het dus 2024. Mijn vraag is waarom het niet gewoon in 2021 is gemaakt, waar de vertraging aan lag, wat de oorzaak is van de vertraging. Maar daar mag de Minister ook schriftelijk op terugkomen.

Minister Harbers:

Dan kom ik daar schriftelijk op terug, want dat is van voor mijn tijd. Anders had ik het misschien zo op kunnen lepelen, maar dat is mij niet bekend. Daar krijgt u schriftelijk antwoord op. Dat doen we voor het eind van het jaar.

Mevrouw Kröger vroeg ook of stikstofruimte in het bezit van RWS blijft. Die stikstofruimte is niet in bezit van RWS maar van IenW. Die is nodig voor het Tracébesluit Ring Utrecht naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State over de ViA15. Overigens is het zeer waarschijnlijk dat er ook stikstofruimte nodig is, mocht er een alternatief voor komen, aangezien een van de voorwaarden is dat een alternatief ook gelijkwaardig is. Dan zal dat waarschijnlijk ook een realisatieopgave betekenen. De heer Stoffer vroeg naar de uitvoerbaarheid van instandhouding, verkeersveiligheid et cetera in relatie tot stikstof. Wij zijn dat ook aan het bezien, in het licht van de alomvattende reactie van het kabinet op de Porthosuitspraak. Daar is op dit moment nog geen onderbouwde stellingname over te doen. Ik kan de heer Stoffer toezeggen dat we ook op dit vraagstuk ingaan in de uitgangspuntenbrief die we in maart naar de Kamer sturen, als start voor het Kamerdebat dat we eind maart hebben voor het volgende MIRT-seizoen. Daarin zal ik ook verder onderbouwd op dit vraagstuk ingaan.

Dan zijn er een aantal moties op mijn terrein ingediend. De eerste is de motie-Madlener c.s. op stuk nr. 15 over de autobereikbaarheid van woningen. Ik hoorde die hele tekst en ik dacht: goh, dat is eigenlijk wel een heel mooi verhaal – dat is een kleine inkijk in mijn hart. Tegelijkertijd moet ik deze motie ontraden, omdat parkeerbeleid bij de ontwikkeling van woonwijken niet bij het Rijk ligt maar bij gemeenten, dus om die reden ontraden.

De motie op stuk nr. 16 over autobeleid ontraad ik ook. Ik wijs erop dat er op dit moment 15 miljard op de rol staat voor investeringen in wegen. Dat alleen al noem ik geen «pesten van de automobilist». Bovendien is er ook geld vrijgemaakt voor verkeersveiligheid, verkeersmanagement, multimodale oplossingen en P&R-terreinen, en met betalen naar gebruik wordt ook de prijs die mensen betalen voor hun autogebruik eerlijker. Dat vind ik allemaal voldoende redenen om de motie te ontraden.

Dan de motie op stuk nr. 17 over de N57. Daarvoor is op dit moment geen budget beschikbaar. Komende jaren is er ook geen personele capaciteit voor het stikstofonderzoek. Wij hebben in het BO MIRT het pakket maatregelen vastgesteld voor Voorne-Putten als uitgangspunt. We hebben afgesproken om de benodigde middelen te reserveren zodra dit mogelijk is, maar op korte termijn lijkt daar nog geen zicht op te zijn. Om die redenen ontraad ik de motie.

Dan de motie op stuk nr. 18: om bij MIRT-projecten rekening te houden met dalende stikstofuitstoot door modernisering van het wegverkeer. Die moet ik ontraden, want de berekening van de depositiebijdrage wordt bepaald op basis van vaststaand beleid en technologische ontwikkeling. Die maatregelen zijn in beginsel niet inzetbaar als mitigerende maatregel voor toestemmingverlening. De reductie van stikstofuitstoot en -depositie dankzij deze maatregelen komt dan ook doorgaans volledig ten goede aan de natuur.

Dan de motie op stuk nr. 20 over 10 miljoen euro voor weginfrastructuur. Het is primair de taak en verantwoordelijkheid van decentrale overheden en vliegvelden zelf om de maatregelen en plannen uit te werken en te bekostigen. Daarnaast zijn die middelen er nu gewoon niet in het Mobiliteitsfonds. In technische zin moet ik de motie ook ontraden omdat er geen dekking in zit. Om voor te sorteren op het Mobiliteitsfonds is de ordentelijke stap dat de regio dit in een BO MIRT op tafel legt en dat we dan gezamenlijk gaan kijken of we dat al dan niet uit het Mobiliteitsfonds financieren. Dat is niet gebeurd. Ik mis nu de dekking voor die 10 miljoen. Om die reden ontraad ik die motie.

Dan de motie op stuk nr. 21, van de heer Koerhuis, over het PBL. Daarover laat ik het oordeel aan de Kamer. Het PBL is onafhankelijk en heeft een eigen rol, maar ik er ga graag mee in gesprek om te kijken wat het hierin kan doen. Ik kijk overigens ook met een schuin oog naar het gegeven dat het niet alleen aan het Rijk is en ook niet alleen aan de mobiliteit, maar ook aan andere domeinen zoals zorg en onderwijs. Hier ligt een brede taak. We willen hiermee aan de slag. Om die reden laat ik het oordeel aan de Kamer.

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

Ik heb hier een korte vraag over. Recent is bij het debat over de hoofdrailnetconcessie een motie van mevrouw Van Ginneken en mij aangenomen om de tariefbevoegdheid bij het Rijk neer te leggen. Kan dat ook meegeenomen worden bij deze motie, zodat niet alleen wordt gekeken naar de rol van het PBL, maar ook naar die van het Rijk, om juist voor de lage inkomens hier iets aan te doen? Ik kan me voorstellen dat dit in aanvulling hierop interessant kan zijn.

Minister **Harbers**:

Laten we eerst gewoon eens even met het PBL in gesprek gaan om te kijken wat er op dit terrein kan. Ik kan me voorstellen dat als de motie op stuk nr. 21 wordt aangenomen, we dat erbij betrekken. Maar ik ga niet meteen naar de conclusies of de gewenste uitkomsten daarvan.

Bovendien is het PBL volledig onafhankelijk.

Op de motie op stuk nr. 27 kom ik zo meteen terug, want ik mis de appreciatie ervan.

Dan de motie op stuk nr. 28, van mevrouw Van Ginneken c.s. Ik moet even precies zijn, maar deze motie kan ik oordeel Kamer geven omdat die ongeveer letterlijk is wat we al doen en wat ik heb toegezegd in de eerste termijn. Dit zijn allemaal herijkingen. Die lopen. Eind 2024 brengen we dat bij elkaar voor de nieuwe IMA, die in 2025 verschijnt. Ik zeg daarbij dat ik er dit jaar al een paar keer op ben gewezen dat als ik dingen toezeg die een-op-een in een motie staan, ik een motie om die reden moet ontraden. Dan laat ik het even aan de commissie om daar verder mee om te gaan.

De **voorzitter**:

U mag de motie ook overnemen.

Minister **Harbers**:

O. Overnemen dan. Ja, dan doen we dat.

De **voorzitter**:

Heeft iemand daar bezwaar tegen? Dat is niet het geval.
De motie-Van Ginneken c.s. (36 200-A, nr. 28) is overgenomen.

Minister Harbers:

Dan de motie op stuk nr. 31, over de Bodengravenboog. Deze moet ik helaas ontraden. Als je de aansluiting A12/N11 gaat optimaliseren zonder dat je meteen de A12 aanpakt, zal dat negatieve effecten hebben op de doorstroming op de A12. Uit het samen met de regio uitgevoerde onderzoek blijkt dat de A12 een groter knelpunt is dan de N11. We moeten daar echt de samenhang bewaken met het traject A12 Gouda–Utrecht, waarvoor we op dit moment de middelen ontberen om een verkenning te starten voor die aanpak. We blijven daarover in gesprek met de regio, maar als we daarmee aan de slag gaan, kunnen we ook de optimalisatie van de aansluiting van de N11 daarin meenemen. Om die reden moet ik deze motie helaas ontraden.

De motie op stuk nr. 32 gaat over de routekaart verbeteren verkeersveiligheid N9. Deze motie ontraad ik omdat we in de komende jaren ook al investeren in de verbetering van de verkeersveiligheid op de N9. Maar als we hier uiteindelijk meer mee willen doen, zullen we moeten kijken naar die pot van 200 miljoen euro in het coalitieakkoord, waarvoor we keuzes hebben gemaakt op basis van grotere knelpunten op het gebied van de verkeersveiligheid. Dat doet niets af aan het feit dat hier ook knelpunten zullen zijn, maar we hebben onze prioriteiten gelegd bij de wegvakken die het snelst aangepakt moeten worden.

De motie op stuk nr. 34, van de heren Van der Molen en Koerhuis, is op de inhoud van wat er moet gebeuren helemaal helder. Dat ondersteun ik ook. Maar ik zeg er één ding bij. Er staat nu: voor 1 januari 2023. Ik zou het oordeel aan de Kamer kunnen laten op het moment dat ik daar «1 maart» mag lezen. Dat heeft er alles mee te maken dat we twee sporen hebben. Dat heb ik uitgelegd. Het spoor gericht op het reguliere verkeer, het woon-werkverkeer, is in concept nagenoeg gereed. Het andere spoor is gericht op de hulpdiensten. Dat werken we samen met de vier betrokken veiligheidsregio's uit. Met alle bestuurlijke partners in het gebied is overeengekomen dat we de afspraken over beide sporen in een gezamenlijk document zullen vastleggen, ook omdat datgene wat je voor de hulpdiensten nodig hebt misschien gevolgen heeft voor de aanpak van je reguliere verkeer. Met alle betrokkenen in het gebied is afgesproken dat we dit in februari afronden. Dat is ook de tijd die nodig is om dat helemaal zorgvuldig af te ronden, ook met de veiligheidsregio's. We werken aan alles wat in die motie staat. Dat moet gebeuren. Het is echter afgerond voor 1 maart en niet voor 1 januari.

De heer Van der Molen (CDA):

Als de Minister ook kan toezeggen de Kamer daarover nader te informeren, dan zal ik het zeker veranderen naar 1 maart.

Minister Harbers:

Ja. Wij zullen de Kamer daar gelijk over informeren zodra dat klaar is. Dat zal overigens niet de enige communicatie zijn. Hierbij past namelijk ook de verwachting die ik al uitsprak: dit gaat hoe dan ook voor hinder zorgen, want met deze verkeershoeveelheden kun je, ook als je alle alternatieven uit de kast haalt, niet helemaal voorkomen dat dat tot opstoppen leidt.

De voorzitter:

Even voor de administratie. De Minister leest de motie zo, dus u hoeft «m dan niet te wijzigen. Dan kan die gewoon in stemming worden gebracht. Dan is het ook in het verslag vastgelegd, dus dat scheelt weer.

Minister Harbers:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 37 van mevrouw Kröger cum suis over brede welvaart. Daar laat ik het oordeel aan de Kamer. Volgend jaar is een gehele herziening van de MKBA-werkwijzer voorzien. We zullen de aanbevelingen voor vervolgonderzoek daarbij betrekken. Ik merk daarbij wel op dat voor sommige onderzoeksvragen niet lenW aan de lat staat, maar andere partijen, zoals de planbureaus of het Ministerie van Financiën. Ik zal me inspannen om deze onderzoeksvragen ook daar te agenderen. De motie op stuk nr. 37 krijgt dus oordeel Kamer. Dan de motie op stuk nr. 39.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik heb toch een vraag aan de Minister. We weten dat de ambtelijke capaciteit op het ministerie knelt, bijvoorbeeld om de onderhoudsprojecten van de grond te krijgen. We weten dat in ieder geval de programmering conform de IMA ook tijd kost op het ministerie qua onderhoud. Dan hoor ik toch dat we grote herijkingen gaan doen voor brede welvaart. Hoe valt dat in de prioritering op het ministerie? Ik begrijp dat niet meer helemaal.

De **voorzitter**:

De Minister heeft zijn oordeel al gegeven, maar toch even kort.

Minister **Harbers**:

Het past in de prioritering die we toch al hadden, waarbij ook de MKBA-werkwijzer volgend jaar wordt herzien. Daar is al voorbereidend onderzoek voor gedaan en daar kunnen we deze vragen bij betrekken. De motie op stuk nr. 39 van mevrouw Kröger verzoekt om de eerder geprioriteerde zeven MIRT-projecten nogmaals langs de meetlat te leggen. Die ontraad ik. Voor de zomer heb ik met de Kamer de werkvolgorde voor de komende jaren gedeeld. Daarin zijn ook de zeven MIRT-projecten meegenomen en afgewogen. De opgaven waarom ooit voor die projecten is besloten, blijven bestaan. Die zijn uiteindelijk ook weer nodig om Nederland bereikbaar, leefbaar en veilig te houden. De essentie van de spelregels is niet gewijzigd. Daarom geven die geen aanleiding tot herprioritering.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb een praktische vraag. De MIRT-projecten kunnen nog weleens heel veel langer vertraging gaan oplopen. In de tussentijd veranderen afwegingskaders inderdaad toch wel. Voorziet de Minister dat op enig moment een project wel langs een nieuwe meetlat gelegd wordt?

Minister **Harbers**:

De opgaven waarvoor tot deze projecten besloten is, blijven staan. Die zijn niet weg, ook niet als het tot vertraging leidt. De vraag die mevrouw Kröger stelt, is voor de rest een vraag naar niet alleen de nabije maar ook naar de verdere toekomst. Dat zal op dat moment afgewogen moeten worden. Voor de eerstkomende jaren hebben we nu onze stikstofprioritering waar het gaat om de beschikbare capaciteit en deskundigheid vastgelegd. Ik kan me voorstellen dat er altijd heroverwegingsmomenten zijn, maar die heb ik nog niet voorzien in deze kabinetsperiode. Dan de motie op stuk nr. 41. Die motie vraagt om het onderzoeken van de toepassing van tijdelijke maatregelen voor andere zeer verkeersonveilige N-wegen en het informeren van de Kamer over de bevindingen. Wat betreft hetgeen de motie letterlijk verzoekt, kan ik die oordeel Kamer geven. Er zijn onderliggend aan de aanpak voor de 200 miljoen ook al onderzoeken uitgevoerd naar verkeersveiligheidsmaatregelen. Dat is ook deels nodig geweest voor de prioritering van de beschikbare 200 miljoen. Als deze motie wordt aangenomen – ik laat het oordeel aan de Kamer – dan gaan we ook een synthese uitvoeren op al het onderliggende

onderzoeksmateriaal en gaan we kijken of dat ons nieuwe inzichten biedt. Om de verwachtingen te dempen zeg ik eerlijk dat ik niet verwacht dat er dan heel grote veranderingen in de uitkomst zullen zijn, maar we zullen het gevraagde onderzoek uitvoeren als de motie wordt aangenomen.

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

Ik kan met die uitleg en die benadering van de Minister wel leven. Ik heb het voorbeeld van de N50 aangehaald, waarbij we hebben gezien dat een bredere aanpak door de stikstofmaatregelen meer vertraging lijdt, maar dat je toch met een maatregel de verkeersveiligheid daar al kunt verhogen. Dat is de geest van deze motie. Zo moet u die begrijpen. Het gaat hier om het voorkomen van ernstige ongelukken en alles wat we daaraan kunnen doen.

Minister **Harbers**:

Dat begrijp ik helemaal en die ambitie deel ik. Ik zeg alleen: de optelsom van veel van die kleine maatregelen kan er toch weer toe leiden dat er spanning ontstaat op het grote budget dat we daarvoor beschikbaar hebben en waarmee we structureel hele goede maatregelen willen nemen. Maar volgens mij begrijpen we elkaar goed. We gaan in ieder geval de gevraagde bevindingen op een rij zetten en die aan de Kamer doorgeven.

De **voorzitter**:

De heer Van der Molen had hierover ook nog een vraag.

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

Ik heb een feitelijke vraag naar aanleiding van dit antwoord en een eerdere reactie van de Minister toen we het over de N50 hadden. Voor mijn begrip: zijn die tijdelijke maatregelen voor de N50 ook betaald uit dat beschikbaar gestelde budget van 200 miljoen structureel?

Minister **Harbers**:

Nee, die zijn uit de reguliere middelen betaald.

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

Als het bij deze tijdelijke maatregelen geen bezwaar was om daar reguliere middelen voor aan te wenden, waarom zouden tijdelijke voorzieningen die getroffen moeten worden op andere N-wegen dan gedekt moeten worden uit de structurele post? Dat begrijp ik dan niet zo een-twee-drie.

Minister **Harbers**:

Dat is op het tracé N50, Kampen–Kampen–Zuid. Vanwege de grote urgentie en recente ongevallen hebben we daartoe besloten. Maar het financiële vraagstuk wordt natuurlijk wel weer groter als we dat op zes N-wegen in grote omvang moeten doen. Dat zouden we bij een volgend begrotingsmoment moeten afwegen.

Voorzitter. Dan de motie op stuk nr. 43, over de Zeelandbrug. Ik heb in het debat aangegeven dat de brug en de weg eigendom zijn van de provincie, en dat iedere wegbeheerder z'n eigen instandhoudingsopgave heeft. In het Mobiliteitsfonds voorzien we ook niet in instandhoudingsopgaven van andere overheden. Om die reden zou ik de motie dus moeten ontraden, als ik consistent ben. De motie – laat ik dat dan maar aangeven – verzoekt het kabinet in gesprek te treden met de provincie Zeeland. Een gesprek kan ik natuurlijk nooit uit de weg gaan, dus dat wil ik mogelijk maken. Maar het standpunt dat we als Rijk hebben, is wel dat het gesprek er vooral over zal gaan hoe de provincie Zeeland zelf van plan is de komende tijd met de instandhouding en vervanging of renovatie van de Zeelandbrug aan de slag te gaan. Maar dat zou kunnen als eerste stap. De

motie zegt: in gesprek treden of en hoe. Die kan ik met deze uitleg oordeel Kamer geven.

Dan de motie op stuk nr. 44, over het afwegingskader bij het MIRT.

Daarmee verzoekt de heer Stoffer om binnen een halfjaar een voorstel aan de Kamer voor te leggen. Omdat we in het vroege voorjaar een soort strategisch MIRT-debat hebben, was ik al voornemens daarbij ook op dit soort vraagstukken in te gaan. Ik zou daar dus al een eerste proeve neer willen leggen. Ik zou de heer Stoffer in overweging kunnen geven om deze motie aan te houden tot dat moment, en dan te kijken of dat nog verdere uitwerking behoeft richting de MIRT-besluitvorming voor het jaar. Maar in essentie komt het erop neer dat wij ook al aan de slag zouden willen gaan met een afwegingskader. Ik weet alleen niet in hoeverre we alle indicatoren die gevraagd zijn over enkele maanden al helemaal uitgewerkt beschikbaar hebben. Maar daar kunnen we wel op ingaan in dat debat van eind maart.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dat lijkt me een uitstekend voorstel. Ik heb overlegd met mijn buurman, en we houden de motie aan.

De **voorzitter**:

Op verzoek van de heer Stoffer stel ik voor zijn motie (36 200-A, nr. 44) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Harbers**:

Dan de motie op stuk nr. 45. Ik deel met de Kameden de ambitie om geen dag te verliezen bij de werkzaamheden voor de tijdelijke aanpak op de N50. De leden vragen om dat zo vroeg mogelijk in 2023 te realiseren. Eerder heb ik ook aangegeven dat onze ambitie is om dat in 2023 te doen. Als ik strikt naar het verzoek kijk, kan ik dat oordeel Kamer geven. Ik zeg daar één ding bij. Dat is dat ik erbovenop zit om hierbij geen tijd te verliezen, maar dat aan mij gemeld wordt dat een van de dingen die wij op het oog hadden, namelijk de uitvoering binnen een bestaand contract van aannemers, niet mogelijk lijkt te zijn, en dat er om die reden aanbesteed moet worden. Ik hoorde van de indieners dat zij dat het liefst in januari willen en niet in december, maar ik denk dus dat dat gewoon niet realistisch is, omdat er nog een aanbesteding voor gebeurt. Maar ik hou de Kamer ook op de hoogte van de manier waarop wij hier maximaal tempo zullen betrachten. Maar waar de motie om vraagt, is ook mijn ambitie. Die motie kan ik oordeel Kamer geven. Dan heb ik tot slot nog ...

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik kan me natuurlijk voorstellen dat dat contract vol is. Kan er niet nog een keer creatief gekeken worden of er in die grote Rijkswaterstaatorganisatie niet ergens een contract zit waar dit toch bij opgeduwd kan worden? Dat scheelt zo veel tijd. En dit is echt wel een heel schrijnende situatie, dus die vraag zou ik daarbij heel graag neerleggen. Als ik nog vijf jaar eerder zat, dan zou ik zeggen: dat kan. Dat geef ik de Minister nog mee.

De **voorzitter**:

Dit is de enige scheiding waar iedereen blij van wordt.

Minister **Harbers**:

Zeker. Ik begrijp helemaal het gevoel waarmee de heer Stoffer die vraag stelt. Dat is de vraag die ik zelf ook stel, en waar ook al wel ingedoken is, zeg ik erbij. Die mogelijkheden lijken er niet te zijn, maar ik zal me er nog een keer van vergewissen of het echt niet sneller kan.

De voorzitter:

Dan had u nog één motie. Handelt u dat snel af.

Minister Harbers:

Dan had ik de motie op stuk nr. 27. Die is weer opgeduikeld. Ook daarvoor geldt dat ik de indieners eigenlijk verzoek om die motie aan te houden tot dat strategische MIRT-debat op 30 maart 2023, omdat we dan ook al proberen hiervan een eerste schets te geven. Dat zal ongetwijfeld nog niet volledig uitgewerkt zijn. Maar ik denk dat we hiermee best een eind kunnen komen in de komende jaren, dat zal alleen waarschijnlijk niet voor het volgende MIRT-debat tot in detail op al deze punten zijn. We zijn voornemens de Kamer in de aanloop naar het debat over de uitgangspunten voor het MIRT te informeren over hoe we hiertegen aankijken. Dan zouden we in dat debat misschien nog even verder kunnen kijken in hoeverre er aan de hand van deze motie nog verdere wensen zijn. Maar dan geef ik mevrouw Van Ginneken dus in overweging om deze motie aan te houden.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik hoor de toelichting van de Minister en ik snap in die context zijn verzoek tot aanhouden niet zozeer. Als de Minister zegt «we zullen misschien nog niet helemaal klaar zijn», dan vind ik dat prima. Dan mag hij de motie best op die manier uitleggen. Maar ik wil wel de progressie zien voor het volgende MIRT-debat, dus eigenlijk zou ik de Minister willen vragen de motie met die connotatie toch oordeel Kamer te geven, of over te nemen; dat mag ook.

Minister Harbers:

Het probleem is dat het een tweeledig verzoek is. Als je naar het tweede deel van het dictum kijkt, dan kunnen we best voor het volgende MIRT-debat informeren hoe je daar in de komende jaren mee aan de slag gaat in het verkenning-, onderzoeks- en realisatie-instrumentarium, maar het eerste deel van het dictum is een verzoek om een prioriteitenlijst en aanpak op te stellen. Het is maar zeer de vraag in hoeverre we erin slagen om een goed beeld van Nederland te krijgen en wat daarbij hoort. Dus het tweede deel van het dictum zullen we sowieso gaan doen, maar als ik de motie oordeel Kamer moet geven, dan moet ze helemaal uitgevoerd worden en daarvan weet ik bij voorbaat dat het eerste deel niet gaat lukken volgend jaar.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Nou, dat is helder. Dan zal ik de motie aanhouden en dan praten we er in het strategisch debat verder over. Dan wil ik wel graag voor het strategisch debat een brief met de stand van de zaken en de verwachting voor de rest van het proces.

Minister Harbers:

Die zeg ik u toe.

De voorzitter:

Op verzoek van mevrouw Van Ginneken stel ik voor haar motie (36 200-A, nr. 27) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Dan dank ik de Minister voor zijn beantwoording. Ik ga snel over naar de Staatssecretaris voor haar tweede termijn. Gaat uw gang.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Eerst vier vragen. De eerste was van mevrouw Van der Graaf over de Hanzelijn. Ik heb op 3 november de Kamer geïnformeerd over de voorgenomen openstelling van de Hanzelijn. Daarin heb ik

ook benoemd dat ProRail ervan uitgaat dat ze die nog in december van 2022 kunnen herstellen. ProRail noemt die prognose ambitieus, maar ook wel realistisch. Voor nu heb ik geen signalen dat het niet gaat lukken. Ik ga ervan uit dat de planning dan ook gehaald gaat worden. Mocht dat anders zijn, dan zal ik dat melden aan de Kamer.

Mevrouw Van Ginneken had nog gevraagd of ik een uitsplitsing kan maken van de individuele maatregelen bij het knooppunt Meppel. Er zijn verschillende typen maatregelen in kaart gebracht, maar nog echt op hoofdlijnen, dus die uitsplitsing kan ik nog niet geven. Daar moet ProRail nog een nader onderzoek voor doen. De maatregelen waaraan we denken, zijn bijvoorbeeld een extra perron en een perronspoor in Meppel, de aanleg van snellere wissels en het opheffen van urgente overwegen tussen Zwolle en Meppel. Daarna zouden we eventueel andere maatregelen willen treffen, zoals de tractie- en energievoorziening en het opheffen van de overige overwegen tussen Zwolle en Meppel die in de weg staan. De regio heeft in 2021 een inschatting voor het perron en urgente overwegen gemaakt. Toen kwamen ze uit op 75 miljoen. Maar goed, we hebben inmiddels natuurlijk wel wat inflatie et cetera, maar dan heeft mevrouw Van Ginneken een richting.

Mevrouw Kröger vroeg of we bereid zijn te investeren in de fietsbrug over het IJ. Het is primair de verantwoordelijkheid van de gemeente. Dat blijft het ook na deze grote investeringen in de fiets met de impuls voor woningbouw en bereikbaarheid. Het gaat daarbij om een omvangrijke ingreep. Dat heb ik ook al eerder aangegeven. Dat gaat om een bedrag van rond de 300 miljoen euro.

Dan had mevrouw Van Ginneken nog een vraag wanneer het toekomstbeeld spoor/goederen naar de Kamer komt. Daarover stuur ik volgende week een brief aan de Kamer. Daarin zal geschetst worden hoe het tijdpad van het toekomstbeeld eruitziet. Het lukt inderdaad niet omdat nog voor het eind van het jaar naar de Kamer te sturen, maar dat komt ook omdat we zorgvuldige afstemming willen hebben met alle andere partijen. Maar er komt dus volgende week een brief naar de Kamer.

Dan wilde ik naar de moties door, voorzitter. Ik zal proberen het kort te houden, al moet ik bij de eerste motie meteen een toelichting geven. Dat is de motie op stuk nr. 19 van Minhas en Koerhuis. Ik wil die motie oordeel Kamer geven, maar ik zie een stapsgewijze aanpak voor me. In het BO MIRT zijn met Utrecht afspraken gemaakt dat ze uiterlijk in het BOL 2023, dus in het voorjaar, de stand van zaken melden rond een gelijkwaardig alternatief op het tracébesluit A27/A12 richting Utrecht. In het BOL bespreken Rijk en regio ook of er op korte termijn ruimte is voor bijvoorbeeld tijdelijke woningbouw in Rijnenburg. De Merwedelijn is onderdeel van de MIRT-verkenning ov en wonen. Het bovenstaande wordt dus in samenhang gezien. We starten een multimodaal MIRT-onderzoek naar de integrale ontwikkeling van de A12-zone en de doorontwikkeling naar Rijnenburg, omdat woningbouw in Rijnenburg een zeer majeure investering op autobereikbaarheid en het draaiend houden van die draaischijf bij Utrecht vraagt. Daarnaast moeten we rekening houden met water en bodem in het hele gebied. Dat nemen we mee in het aangekondigde MIRT-onderzoek. En ja, ik ben bereid om in het MIRT van het najaar 2023 afspraken te maken met de regio over het realiseren van woningen in Rijnenburg voor en na 2030.

De motie op stuk nr. 22 is ook van de heer Minhas, over hoogwaardig ov rond Arnhem en Nijmegen en de Foodvalley. Die wil ik graag oordeel Kamer geven. De moties die ik oordeel Kamer geef, zal ik gewoon alleen noemen, voorzitter.

Dan de motie van de heer Minhas over elektrificatie tussen Zwolle, Twente en Münster. Die krijgt oordeel Kamer.

De voorzitter:

Zegt u even het nummer erbij.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat is de motie op stuk nr. 23. De motie-Alkaya/De Hoop op stuk nr. 24 wil ik ontraden. U kent me als iemand met een groot hart voor de regio's in Nederland, maar tegelijkertijd vragen toekomstige investeringen altijd om een brede afweging. Daar kom ik zeker nog met de Kamer over te spreken, bijvoorbeeld al komende week tijdens de begrotingsbehandeling. De motie op stuk nr. 25, over de bereikbaarheid van Zeeland, geef ik graag oordeel Kamer. Het voorjaars-BO MIRT is wel te snel voor een concrete routekaart. Als we daar najaar 2023 van kunnen maken, kan ik het oordeel Kamer geven.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dat is prima, dank u wel.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dan gaan we naar de motie-Van Ginneken op stuk nr. 26, over privaat en coöperatief vervoer. Die kan ik oordeel Kamer geven.

De motie op stuk nr. 29 van De Hoop, Alkaya en Kröger wil ik ontraden. Ik heb een jaar geleden afspraken gemaakt met Limburg op basis van een fiftyfiftykostenverdeling. Het is te voorbarig om vooruit te lopen op de aanbesteding. U mag erop vertrouwen dat ik in alle redelijkheid met de provincie in overleg ga om ervoor te zorgen dat het project financieel hanteerbaar blijft. Dat heb ik net volgens mij ook al tijdens mijn termijn aangegeven.

De motie op stuk nr. 30 van de heer De Hoop en de heer Van der Molen kan ik oordeel Kamer geven.

De motie op stuk nr. 33 van Van der Molen, Van Ginneken en Van der Graaf, over Harderwijk, kan ik oordeel Kamer geven.

De motie-Van der Molen c.s. op stuk nr. 35, over het spoor tussen Almere en Zwolle en ERTMS, kan ik oordeel Kamer geven.

De motie-Van der Molen c.s. op stuk nr. 36, over NS ertoe aanzetten om vaker te rijden op het traject Breda–Amsterdam, kan ik oordeel Kamer geven als ik de motie zo mag verstaan dat ik met NS in gesprek ga over het nog in deze concessieperiode ontsluiten van specifiekere informatie op hun website. Ik laat het oordeel aan de Kamer met betrekking tot het overleg om op te schalen, als dat voldoende is. Dus ik ben bereid om in overleg te treden met NS, maar het is wel aan hen om te bezien waar ze die personele capaciteit het beste kunnen inzetten.

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

Fijn dat de Staatssecretaris overweegt oordeel Kamer te geven. De rapportage loopt vooruit op de uitvoering van een motie voor de volgende concessieperiode. Het lijkt mij dus überhaupt niet een verkeerd plan dat de NS alvast goodwill toont door richting de Staatssecretaris te rapporteren. Het publiceren op een website schiet wat de indieners betreft wat tekort. Ik denk dat het goed is om deze afspraken op dit traject te maken met de NS, omdat wij ook al weten dat ProRail dit soort gegevens op een website publiceert. We vragen wel om een stapje verder te zetten dan dat. Dat zou ik graag ter overweging willen meegeven aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik ben dat wel met de heer Van der Molen eens. Iedereen heeft zijn eigen rol en verantwoordelijkheden. Daar wil ik ook niet te veel buiten treden, maar zoals gezegd, we hebben concessieafspraken. Dus ook in dat kader heb ik overleg met NS over de vraag of ze überhaupt leveren op de lijnen waarop ze moeten leveren. Met het oog daarop en met de oproep van de Kamer onder de arm zal ik het gesprek met NS daarover voeren.

Dan heb ik nog de motie-Kröger op stuk nr. 38, over een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Ik heb net ook al gezegd dat we moeten

zorgen dat we middelen hebben op het moment dat we dingen gaan uitvoeren, maar eerst moeten we een plan hebben. Zonder plan kan ik ook niet zeggen hoeveel geld er eventueel nodig is voor een landelijk dekkend fietsnetwerk. Ik heb aangegeven dat ik ambitieus ben. Ik moet de motie ontraden, maar ik beloof mevrouw Kröger wel dat ik ambitieus zal blijven kijken naar wat er allemaal verder nog mogelijk is aan een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Er ligt overigens ook een opdracht vanuit de Kamer.

Ik kan de motie op stuk nr. 40 van mevrouw Van der Graaf en inmiddels al heel veel andere ondertekenaars oordeel Kamer geven, maar ik wil wel nog een toelichting geven. We hebben als Rijk en regio afgesproken om gezamenlijk de Nedersaksenlijn verder te onderzoeken aan de hand van de Lelylijn en het Deltaplan en in dat kader ook de mogelijkheden te bezien voor de eerste fase van de Nedersaksenlijn. Dan gaat het om het tracé Veendam–Stadskanaal. Uiteraard moeten we dan met elkaar ook nog op zoek naar budget, want daar is op dit moment nog even geen dekking voor. Voor de eerste fase betekent dat een totaalbedrag van 63 miljoen euro. Die middelen zijn er nu niet en zonder budget kan er geen MIRT-overzicht gestart worden. Dus als u mij nu vraagt om een toezegging inzake een oplossing voor de financiering van de eerste fase bij het BO MIRT, dan moet ik de motie ontraden. Ik kan u wel toezeggen dat ik in het MIRT-onderzoek van het NSL de mogelijkheden voor financiering van de eerste fase van de Nedersaksenlijn wil bezien. Dat gaat dan dus om het tracé Stadskanaal–Veendam. Hopelijk is dat voor het BO MIRT 2023. Dan kan ik het oordeel over de motie verder aan de Kamer laten.

Voorzitter. Dan heb ik nog een laatste motie waarmee ik nog een beetje op een positieve toon kan afsluiten. Dat is de motie op stuk nr. 42. Die kan ik oordeel Kamer geven.

Voorzitter, ik ben door de moties heen.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is nog een vraag van de heer De Hoop.

De heer De Hoop (PvdA):

Nee, ik heb geen vraag. Ik kreeg van mevrouw Van der Graaf nog door dat zij graag wil dat haar naam onder mijn motie op stuk nr. 30 komt te staan. Volgens mij moet ik dat tijdens het debat nog even aangeven. Ik geef dat dus bij dezen mee.

De voorzitter:

Dan zult u dat toch even zelf nog moeten wijzigen.

De heer Minhas (VVD):

Ik wil aansluitend hierop aangeven dat de heer Stoffer graag wil dat zijn naam onder de motie op stuk nr. 22 komt te staan.

De voorzitter:

Ik zeg even, ter voorkoming van misverstanden, dat u er zelf voor moet zorgen dat de motie gewijzigd wordt.

Ik ga snel door met de toezeggingen. Dat zijn er nogal wat. Het zijn er zestien. Dus let u goed op.

- De Kamer zal worden geïnformeerd de herijking van het Toekomstbeeld OV 2040 nadat de Staatssecretaris hierover op 14 december heeft gesproken met betrokkenen.
- In de kabinetsreactie op PBL-rapport Toegang voor iedereen wordt ook ingegaan op de wijze waarop meer integraal wordt gekeken naar bereikbaarheidsopgaven. Dat is een toezegging aan de heer Alkaya.
- De Kamer wordt blijvend geïnformeerd over de aanbesteding van de Maaslijn.

- De Kamer wordt geïnformeerd over de kostenramingen voor de Lelylaan, waarbij ook zal worden ingegaan op de verwachte cofinanciering.
- De Kamer wordt geïnformeerd over de herstart van de A58. Dat is een toezegging aan de heer Koerhuis.
- In het voorjaar van 2023 wordt de Kamer geïnformeerd over de voortgang van de intercityverbinding Heerlen–Aken, inclusief raming van de kosten. Dat is een toezegging aan de heer Van der Molen.
- Zodra de opleverdatum van de sluis bij Terneuzen bekend is, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd. Dat is een toezegging aan de heer Koerhuis.
- Begin volgend jaar wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van het overleg met de provincie over het tijdpad en de kosten van het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel. Dat is een toezegging aan de heer Van der Molen.
- De Kamer zal uitgebreider worden geïnformeerd over het proces dat is doorlopen ten aanzien van het besluit om de sprinter Zwolle–Leeuwarden niet meer te decentraliseren en over de reden van het tekort aan budget. Dat is een toezegging aan de heer Minhas.
- Voor de zomer van 2023 zal de Kamer worden geïnformeerd over het projectvoorstel en het plan van aanpak voor de N36 en de N50. Dat is een toezegging aan de heer Koerhuis van de VVD.

Ik hoor net dat dit een eerdere toezegging betreft. We zullen daar nog even naar kijken teneinde een dubbeling te voorkomen.

- De Kamer wordt geïnformeerd over de spoorverbinding Utrecht–Arnhem–Duitsland nadat de gesprekken over de studies hiernaar op 14 december hebben plaatsgevonden. Dat is een toezegging aan mevrouw Kröger.
- Twaalf. De Kamer wordt nader geïnformeerd over de plannen voor een fietsbrug, nadat de gesprekken over het pondje bij Nieuwer Ter Aa hebben plaatsgevonden.
- Dertien. De Kamer wordt op de hoogte gehouden over een eventueel extra havenbekken in de Houterpolder.
- Veertien. In het voorjaar van 2023 wordt de Kamer geïnformeerd over het onderzoek van ProRail naar benodigde verbeteringen voor de baanstabieleit van het spoor. Dat is een toezegging aan mevrouw Kröger.
- Vijftien. De Minister informeert de Kamer voor het einde van het jaar over de redenen van de vertraging in het opleveren van de WLO-scenario's. Dat is een toezegging aan mevrouw Kröger.
- Zestien. De Kamer wordt in de uitgangspuntenbrief geïnformeerd over de gevolgen van het wegvallen van de bouwvrijstelling voor de instandhoudingsopgave. Dat is een toezegging aan de heer Stoffer van de SGP.

Met dank aan de griffie voor deze notities. Het is exact 20.00 uur.

(Geroffel op de bankjes)

De **voorzitter**:

Als alle treinen ook zo op tijd gaan rijden, dan is er nog meer hoop. Ik dank de bewindslieden, de ondersteuning, de Dienst Verslag en Redactie, de bode en de mensen die dit debat hebben gevolgd. Ik dank natuurlijk ook de collega's voor hun inbreng.

Sluiting 20.01 uur.