

Vergaderjaar 2022–2023

36 200 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2023

Nr. 71

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 21 april 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 30 maart 2023 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. 17 maart 2023 inzake basiskwaliteitsniveau RWS-netwerken (Kamerstuk 29 385, nr. 119);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 maart 2023 inzake vooruitblik MIRT 2023 (Kamerstuk 36 200 A, nr. 65);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 maart 2023 inzake hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie (Kamerstuk 31 305, nr. 388).**

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

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De waarnemend griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Tjeerd de Groot
Griffier: Meedendorp

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Van Ginneken, Van der Graaf, Tjeerd de Groot, De Hoop, Koerhuis, Krul, Madlener en Stoffer,

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

Aanvang 9.31 uur.

De voorzitter:

Goedemorgen. Welkom aan de Minister en de ambtelijke ondersteuning. Ik hoor dat de Staatssecretaris iets verlaat is, maar we zullen vast beginnen. Welkom bij de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Het debat gaat over de strategische keuzes bereikbaarheid. Ook welkom aan de collega's.

We hebben een spreektijd van vijf minuten per fractie afgesproken. Als eerste is het woord aan de heer De Hoop, namens de fractie van de Partij van de Arbeid.

De heer De Hoop (PvdA):

Dank, voorzitter. Ook namens GroenLinks vandaag. De investeringen in de bereikbaarheid voor onze inwoners zijn niet gelijk verdeeld over het land. Het zoveelste rapport dat onze zorgen hierover bevestigt, is deze week gepubliceerd. In Elke regio telt! van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur zijn de geconstateerde verschillen tussen centrum en periferie niet mals. De verschillen tussen stad en platteland leiden in veel gebieden tot objectieve kansenongelijkheid. De achterstanden betreffen onder meer de hoogte van het gemiddelde inkomen, de kwaliteit van de leefomgeving, de beschikbaarheid van publieke voorzieningen zoals onderwijs, zorg en openbaar vervoer, en de werkgelegenheid. Ook de beschikbaarheid van culturele voorzieningen en ontmoetingsplekken is in bepaalde regio's minimaal. Het is daarom lastig om actieve verenigingen te behouden.

Voorzitter. Mensen haken af, omdat de overheid uit het dorp verdwijnt. Er is een gevoel van achteruitgang als de jeugd uit het dorp trekt, bushaltes verdwijnen en winkelstraten steeds leger worden. Daarnaast is de medische zorg steeds verder van huis en moeten scholieren steeds verder fietsen. Ik zie het ook in mijn eigen dorp, maar er zijn honderden vergelijkbare dorpen in Nederland. Ik was enkele weken geleden in Harfsen, een dorp in de buurt van Lochem. Daar gaven mensen aan dat ze een aantal jaren geleden bewust op die plek zijn gaan wonen vanwege de voorzieningen, maar dat die nu verdwijnen. Hierdoor zijn ze verplicht om te verhuizen, omdat er 's avonds en in het weekend geen bus meer door het dorp rijdt. Wat vindt de Minister hiervan? Dat kan toch niet de bedoeling zijn?

Ondanks alle slechte signalen hierover in tal van rapporten lijkt het kabinet toch door te gaan met het uitdiepen van de verschillen tussen regio's. In Dit is de Dag, op Radio 1, werd dat maandag weer pijnlijk duidelijk. In de gemeente Pekela dreigen 21 van de 34 bruggen over het Pekelderdiep te verdwijnen vanwege een gebrek aan onderhoud. Oude mensen kunnen op deze manier niet meer even een boodschap doen, omdat ze honderden meters verder moeten lopen. Kinderen moeten nog vroeger hun bed uit om naar school te fietsen, terwijl die school al zo ver weg is. Het is toch niet voor te stellen dat 60% van de bruggen over de Herengracht zou worden gesloopt? Waarom vinden we dit drama in Pekela dan wel normaal? Kan de Minister hierop reflecteren? Want ik begrijp er gewoon niks meer van.

Infrastructuur moet er zijn voor iedereen, en niet alleen voor de happy few. Kan de Minister bij het onderhoud van bruggen komend jaar extra aandacht hebben voor de regionale bereikbaarheid? Juist daar is de impact extra groot als er bruggen dichtgaan. Heeft de Minister hierbij ook oog voor de rijksbruggen in Friesland? Heeft hij die op zijn netvlies? Bij het sluiten van de Prinses Margrietunnel zagen we namelijk hoe kwetsbaar dat gebied is rondom de A7. Dan zie je hoe belangrijk een aantal van die bruggen in die verschillende regio's zijn.

Ik wil de Minister en de Staatssecretaris vandaag wederom attenderen op onze gezamenlijke ov-visie met GroenLinks. We geven in deze visie handvatten voor hoe het wel kan: investeren in het ov in plaats van gelaten toezien hoe de laatste buslijnen uit dorpen worden geschrapt, om nooit meer terug te komen. In onze visie scheppen we ook een alternatief voor de ouderwetse MKBA. Die geeft namelijk een nogal beperkt beeld van waardevolle mobiliteit. Landelijk moet er veel meer naar brede welvaart worden gekeken, maar het gaat nog veel verder dan dat. Lange, grensoverschrijdende reizen per trein zijn bijvoorbeeld lastig mee te nemen in de standaard-MKBA, terwijl hier duidelijk een maatschappelijke waarde aan zit ten opzichte van het alternatief, het vliegtuig. Kan de Minister onderzoeken hoe dergelijke effecten van investeringen in spoor beter kunnen worden meegenomen bij grote infrastructurele investeringen?

Voorzitter. We merken sowieso dat de Minister nog wat blijft hangen in conservatieve denkbeelden over mobiliteit. De Mobiliteitsvisie 2050 zou nog veel ambitieuzer mogen zijn, met investeringen en beleid die een stevige mobiliteitstransitie van auto en vliegen naar de trein ondersteunen. Het ov en de fiets mogen een veel sterkere positie krijgen in die visie. Het is een beetje te veel geschreven vanuit de centrale positie van de auto. Het ministerie heeft duidelijk als enige scenario uitgetekend dat er een autonome groei is van autoverkeer, met matige kansen voor spoor en overig ov in het landelijke gebied, terwijl er echt veel meer mogelijkheden zijn als je vanuit een breder perspectief gaat kijken.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Madlener, van de PVV.

De heer Madlener (PVV):

Ik bewonder altijd hoe de heer De Hoop van de PvdA het opneemt voor mensen die lijden aan vervoersarmoede, want mobiliteit is natuurlijk extreem belangrijk in ons leven. Ik steun hem daar ook in. Mensen moeten een bus, een trein, een tram of een metro kunnen nemen. Maar de realiteit is dat de meeste mensen in Nederland, misschien wel zes keer meer mensen dan er met de trein gaan, afhankelijk zijn van hun auto, vooral in het landelijke gebied. Voor deze mensen laat de PvdA het totaal afweten. Tegen deze mensen zegt de PvdA: «Bekijk het maar. Jouw auto wordt zo duur, dus die kan je straks niet meer nemen. Je bekijkt het maar.» Maar die mensen hebben geen alternatief. Waarom zet de heer De Hoop die twee tegenover elkaar? Dat is de fout die hij maakt. Ik vraag hem daarop te reageren. Het is allebei belangrijk. Het is niet zo dat het ov een alternatief biedt voor al die mensen die afhankelijk zijn van de auto.

De heer De Hoop (PvdA):

Het zal de heer Madlener misschien verbazen, maar ik deel een groot deel van zijn analyse. Ze zijn beide belangrijk. Maar mijns inziens staat de auto nog te centraal in de Mobiliteitsvisie. Ik vind dat er meer gekeken moet worden naar het openbaar vervoer, juist vanuit het oogpunt van de vervoersarmoede, waarin wij als PvdA heel vaak optrekken met de PVV. Ik heb ook oog voor de zorgen over de auto. De Partij van de Arbeid heeft samen met de SP een motie ingediend om ervoor te zorgen dat de mensen in de regio geen last ervaren van rekeningrijden, totdat er

redelijke alternatieven zijn. En die zijn er nog niet. Dus ik probeer voor beide oog te hebben. Ik snap best dat de heer Madlener denkt, als hij naar mijn bijdrage luistert: dat is wel heel veel ov, De Hoop. Dat begrijp ik, maar ik probeer voor beide oog te hebben. Ik vind dat de Minister de auto nog te veel centraal stelt ten opzichte van het ov. Daar kan de heer Madlener natuurlijk gerust anders over denken.

De voorzitter:

Kijk eens aan. Dat is een toenadering.

De heer Madlener (PVV):

Ik weet natuurlijk niet of dit antwoord ook namens GroenLinks wordt gegeven. Ik neem aan van wel. De heer De Hoop komt hier weer met die tegenstelling tussen auto en ov, «te veel auto en te weinig ov». Zo werkt het niet. Er zijn veel meer mensen afhankelijk van hun auto dan van het ov. Dat zal altijd zo blijven, want het ov is nooit zo dichtbemaasd dat het echt een alternatief wordt. Er zijn gewoon heel veel mensen afhankelijk van de auto. Dat blijft ook zo. De PvdA en GroenLinks willen de auto alleen maar duurder maken. Zij denken iets goeds te doen voor het ov door de automobilist te pesten. Dat vind ik zo onbegrijpelijk, zeker van de PvdA. Van GroenLinks begrijp ik het nog, maar van de PvdA vind ik het absurd.

De voorzitter:

Er zat geen vraag in, dus u kunt kort antwoorden en dan doorgaan met uw betoog, meneer De Hoop.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik pest de automobilist niet; allesbehalve. Maar dan toch even: stel dat het percentage reizigers in het ov stijgt met 3 tot 4. Dan lopen we nu al helemaal vast. Het doel dat we nu hebben, een kleine stijging van het percentage mensen in het ov, kan al bijna niet gehaald worden, doordat er niet genoeg geïnvesteerd wordt in het ov. Er wordt ook niet genoeg geïnvesteerd in personeel, want je hebt er ook meer mensen voor nodig. Dus bij slechts een kleine stijging van het aantal mensen in het openbaar vervoer lopen we al vast. Ik vind dat daar veel meer oog voor moet zijn, ook vanuit het kabinet. Vandaar mijn bijdrage. Hier scheiden onze wegen zich dan toch een beetje, geloof ik, meneer Madlener.

Als u het goed vindt, voorzitter, ga ik door met mijn betoog. Waarom staan er in de visie geen nieuwe treinlijnen beschreven? Waarom is er weinig aandacht voor internationale verbindingen met de trein, maar ook met de boot? Ik vind echt dat dit een gemiste kans is. Het gaat om de bereikbaarheid in 2050, de verre toekomst. Dus ik zou zeggen tegen de Minister: durf vooruit te kijken. Durf te dromen en te zien wat er allemaal mogelijk is.

Dan als laatste, voorzitter. We zijn benieuwd naar de reactie op een motie die vorig jaar is ingediend door SP en GroenLinks om de Integrale Mobiliteitsanalyse en MKBA's aan te passen aan de inzichten van de integrale kijk op bereikbaarheid. Dat sluit erop aan. Hoe staat het met de uitvoering van deze motie? Dit zou een groot verschil kunnen maken voor de investeringen die worden gedaan in de aankomende MIRT-rondes. De verbetering van de mobiliteit van mensen met weinig alternatieven wordt dan immers hoog gewaardeerd, terwijl de verbetering voor mensen met al een goede mobiliteit minder gewicht krijgt.

Voorzitter. Met investeringen in publieke voorzieningen en goede trein- en busverbindingen wordt heel Nederland weer echt bereikbaar. Dat vergt andere keuzes van dit kabinet, waarbij bereikbaarheid van publieke diensten als zorg, onderwijs en ov als een recht geldt, met een principieel minimumniveau om de leefbaarheid in dorpen te garanderen. Als efficiëntie een noodzakelijke voorwaarde voor een investering blijft, wordt

de huidige negatieve spiraal van meer krimp en minder voorzieningen nooit doorbroken. Dat accepteer ik niet.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Madlener namens de fractie van de PVV.

De heer Madlener (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Dit debat gaat over de strategische keuzes voor mobiliteit. Dat is een titel waar ik heel vrolijk van word, want ik wil het hier graag vaak over hebben. Dit is namelijk heel belangrijk. Het is een mooie titel voor dit debat, want het gaat over vrijheid. De PVV vindt alleen dat die strategische keuze gemaakt moet worden aan de keukentafel of in de huiskamer. Als je 's morgens naar je werk, naar een vriend of naar school gaat, kun je de trein nemen, als dat handig is. Je kunt ook de auto nemen. Als je boodschappen mee moet nemen, is een auto handig. Je kunt daar ook voor kiezen omdat het gewoon veel sneller is. Of je kunt een elektrische step nemen, omdat dat gewoon leuk is of omdat het lekker weer is. Of je gaat fietsen. Wij willen dus dat die strategische keuze vooral in de huiskamer wordt gemaakt, door mensen zelf.

Daar gaat het fout, want we zitten hier met een kabinet en ook veel Kamerleden die een idee hebben en de mensen hun keuze willen opdringen: mensen moeten dit of mensen moeten dat. Het is allemaal goed bedoeld, want het is goed voor het milieu, het klimaat of weet ik wat, maar het gaat erom dat het onze vrijheid aantast. De vrijheid om je te kunnen verplaatsen met een modaliteit naar keuze is voor ons heel belangrijk. Wij hebben niks met mensen dwangmatig de auto uit pesten, wat sommige politieke partijen willen. In wat voor land willen we leven? Voor mij is dat een vrij land waar de overheid vooral faciliteert en zo weinig mogelijk stuurt. Door de massa-immigratie van het kabinet wordt het steeds drukker in Nederland. We zijn inmiddels met bijna 18 miljoen mensen. Ieder jaar komen er 100.000 mensen bij. Dat betekent ook dat er per jaar ongeveer 100.000 auto's bij komen. We zullen dus voldoende wegen moeten hebben. Dit kabinet doet precies het tegenovergestelde: wel meer mensen erbij, maar geen wegen meer aanleggen. Er wordt alleen nog noodzakelijk onderhoud gepleegd, schrijft de Minister. Je zal Minister Harbers maar zijn. Ik ken Minister Harbers al lang. Hij komt uit Rotterdam. Hij is in z'n hart toch een doener, denk ik, iemand die iets wil. En nu is hij alleen nog maar bezig met het laten krimpen van Schiphol en het niet meer aanleggen van wegen. Je zal maar in zijn schoenen staan. Ik heb echt met hem te doen. Hij krijgt gelukkig een goed salaris. Hij zal wel denken: nou ja, laat ik gewoon maar naar mijn werk gaan, want voor mij zelf is het goed. Maar het is natuurlijk heel triest dat je als Minister zo je eigen land moet afbreken.

Tot zover de kloof tussen stad en platteland. Oost-Nederland roept al jaren, al decennia, om verbreding van de N35, maar ook de N57 komt op losse schroeven te staan. Dat zijn dodenwegen. Is stikstof werkelijk belangrijker dan verkeersveiligheid? De wegen hebben niet vandaag een wegverbreding nodig; die hadden ze tien jaar geleden al nodig. Mag ik vragen of het eigenlijk niet beter is dat deze regering gewoon opstapt en verkiezingen uitschrijft? Deze regering is nu schaakmat gezet door de kiezer. Dan kan je twee dingen doen. Je kan zeggen: we regeren gewoon door, we hebben ons baantje en dat is leuk. Maar dat is voor Nederland natuurlijk heel slecht, want het zit nu helemaal vast. Minister Harbers was bij het overleg in het Torentje met de verliezende regeringspartijen. Ik ben benieuwd wat daar besproken is. Was de conclusie: we gaan lekker niks meer doen en we zitten de rit uit? Of komen er nieuwe verkiezingen? We hebben een MIRT-projectenboek waar tientallen jaren aan is gewerkt, ook door heel veel regio's, en waar het minimale in staat om Nederland nog enigszins bereikbaar te houden. Het kabinet heeft dat zojuist in de

prullenbak gegooid. Over strategische keuzes gesproken. Ik denk dat de burger bij de Provinciale Statenverkiezingen ook een strategische keuze heeft gemaakt. Die heeft namelijk liever dat dit kabinet de prullenbak in gaat.

De voorzitter:

Er is een vraag van mevrouw Van Ginneken, D66.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik hoorde collega Madlener over een tegenstelling tussen stikstof en verkeersveiligheid spreken, maar ik begrijp dat deel van zijn inbreng niet helemaal. In de brief van de Minister lees ik namelijk dat de aanleg van nieuwe wegen nu inderdaad even minder prioriteit krijgt dan beheer en onderhoud, maar dat juist de maatregelen ten aanzien van verkeersveiligheid daarvan zijn uitgezonderd. Althans, zo heb ik de brief gelezen. Mijn vraag aan de heer Madlener is dus: is hij het met mij eens dat de verkeersveiligheid hierdoor niet in gevaar komt? En is hij het met mij eens dat ook de provincies een sleutel in handen hebben om voldoende tempo te houden met betrekking tot de afweging tussen stikstof en de bereikbaarheid van de regio?

De heer Madlener (PVV):

Dat zijn twee vragen. De eerste vraag gaat over de tegenstelling tussen veiligheid en het niet meer aanleggen van wegen. De verbreding van heel veel van die dodelijke N-wegen, bijvoorbeeld de N35, maar ook de N57, is nu on hold gezet. Je kunt wel een middenbaan aanleggen en twee keer één baan houden, maar je krijgt pas echt veiligheid als je die wegen verbreedt en dat gaat nu niet meer. Er is dus een tegenstelling tussen het beleid van de Minister en de veiligheid. De N57 is een gevaarlijke weg. Die moet verbreed worden, maar dat gebeurt niet meer. Dat staat nu al twee jaar stil. De verkeersveiligheid lijdt onder het besluit om geen wegverbredingen meer aan te leggen.

Uw tweede vraag ging over stikstof en de provincies. Het kabinet heeft heel Nederland vastgezet met dit stikstofbeleid. Volgens het stikstofbeleid heeft Nederland te veel stikstof en alles wat daar ook maar enigszins een bijdrage aan levert, ook al is het bij wijze van spreken een hondendrol, mag niet meer. Je zet zo heel Nederland vast. Dat is wat er is gebeurd. De bevolking heeft gekozen en gezegd: dat willen we niet; we willen gewoon doorgaan. Dat geldt zeker voor de regio's, want die hebben uitermate veel belang bij het aanleggen van infrastructuur. Er is een brandbrief gekomen van de regio Oost. Zij zeggen: wij hebben heel lang gewerkt aan die projecten en wij willen dat die doorgaan. Dat is logisch, maar dat staat nu ook stil. Het kabinet heeft Nederland op slot gezet, maar de kiezer heeft het kabinet nu ook op slot gezet. De enige uitweg die ik zie, zijn nieuwe verkiezingen, zodat we straks weer een Tweede Kamer en een Eerste Kamer hebben die zaken kunnen doen met elkaar.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik denk dat er een minder vergaande oplossing denkbaar is dan nieuwe verkiezingen.

De heer Madlener (PVV):

Wat is die oplossing dan?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik snap heel goed dat de regio's zich nu zorgen maken naar aanleiding van de brief van de Minister. Het lijkt mij goed als de Minister straks even toelicht hoe het precies zit met al die projecten waarbij al beloftes over meer investeringen zijn gedaan aan de regio's. Ik heb het dan over de projecten die de verkeersveiligheid betreffen. Ik begrijp de emoties goed,

maar het is mijn indruk dat de soep niet zo heet gegeten wordt als ze wordt opgediend.

De voorzitter:

Daar zat geen vraag in, dus u kunt uw betoog vervolgen, meneer Madlener. Gaat uw gang.

De heer Madlener (PVV):

Wegversmallingen en snelheidsverlagingen kunnen doorgaan, want dan heb je niet meer stikstofuitstoot. Maar alle projecten in het kader van de veiligheid waarbij meer stikstof zou kunnen worden uitgestoten, gaan niet door. Dat is heel erg jammer, want die projecten zijn keihard nodig. Er is tientallen jaren gewerkt aan het MIRT Projectenboek. Dat is echt het minimale wat moet gebeuren. Wij zouden nog veel meer willen aan nieuwe infrastructuur.

De auto is en blijft verreweg het populairste vervoersmiddel. Dat zien we ook terug in de cijfers. Mensen willen gewoon een auto en dat is logisch. Sommige politieke partijen vinden de auto niet het beste voor het milieu, maar mensen zijn nu eenmaal niet goed voor het milieu. Het is voor ons onacceptabel om de auto te belemmeren door minder wegen aan te leggen of door het steeds duurder te maken. Het leven wordt ons zo steeds moeilijker gemaakt en er ontstaat een beetje het gevoel van een soort dictatuur. Vervoersarmoede, een onbereikbare regio en steeds hogere autobelastingen liggen op de loer. Dat betekent nog meer inflatie. Het CPB heeft er zojuist voor gewaarschuwd dat belastingen niet moeten worden misbruikt om andere politieke wensen af te dwingen. De auto moet betaalbaar blijven, want veel mensen zijn ervan afhankelijk. Ik lees in het rapport Scherpe doelen, scherpe keuzes dat bijvoorbeeld de wegenbelasting voor een Kia Picanto tot wel acht keer zo duur gaat worden door de kilometerheffing die het kabinet graag wil.

De voorzitter:

Wilt u afronden?

De heer Madlener (PVV):

Ja.

Waar is dit kabinet mee bezig? Een dictatuur van gedragsbeïnvloeding dreigt. De weg van politiek wensdenken en de daaruit voortvloeiende fiscale wetgeving dreigen ons land en onze burgers te verstikken. Ik moet nu helaas afronden ...

De voorzitter:

Ja, want anders wordt dat voor u gedaan. Dank u wel voor uw bijdrage. Dan is nu het woord aan mevrouw Van Ginneken namens D66.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Dank, voorzitter. Toen ik woordvoerder mobiliteit werd, merkte ik dat heel veel mensen het MIRT, het proces waarmee investeringen in de infrastructuur worden doorlopen, ondoorgrondelijk vinden. Wij voeren vandaag een debat op een strategischer niveau, dus ik hoop dat dat verandering brengt in die ondoorgrondelijkheid.

Ik heb eerder gezegd dat ik van mening ben dat we in dit huis niet over elke afrit en elke verbinding hoeven te spreken. Ik heb dat met een knipoog weleens de «N348,5-discussie» genoemd. Dat doet onrecht aan wat mobiliteit is, namelijk een hefboom voor een gelijkwaardige toegang voor iedereen tot werk, onderwijs en zorg. Elke regio vraagt om een andere oplossing, zoals ook het onderzoek van deze week van onder andere de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur heeft laten zien. Voorzitter. Ik wil daarom beginnen met de voorzieningen. Mobiliteit is namelijk geen doel op zich. De bereikbaarheid van voorzieningen moet

centraal staan. Het is dus ook goed dat het kabinet werk maakt van bereikbaarheidsnormen, naar aanleiding van de motie van de collega's van CDA, ChristenUnie en D66. Maar een logische vervolgvraag is: waar is de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening? Zijn de bewindspersonen en de collega's het met mij eens dat deze Minister volgend jaar eigenlijk ook bij dit debat zou moeten zitten? We praten namelijk vandaag over planologische problemen zoals de ongelijke verdeling van voorzieningen in het land en we hebben uitsluitend verkeerskundige oplossingen in de hand. De puzzel is hoe we de investeringen in voorzieningen nu koppelen aan het mobiliteitsbeleid. Kunnen de bewindspersonen daar eens op reflecteren?

Voorzitter. Verkeer en vervoer brengen naast de regionale ongelijkheid in voorzieningen ook andere gevolgen met zich mee zoals slechte luchtkwaliteit, verkeersongevallen, files, geluidsoverlast en klimaatverandering. De directe kosten daarvan zien we alleen indirect terug op de begroting van andere ministeries. Hoe kunnen we die directe kosten en die bredewelvaartsafwegingen beter tot uitdrukking laten komen in onze infrastructuurafwegingen? Is dat wat de bewindspersonen bedoelen met de verbreding van de MKBA waarover wordt geschreven in de hoofdlijnenvisie? En zo nee, wat bedoelen zij daar wel mee? Willen zij dan gaan werken met de Brede Welvaartsindicator van de Universiteit Utrecht of met een multiple deprivation index zoals het Verenigd Koninkrijk hanteert?

Voorzitter. In ons mobiliteitssysteem lokken we mobiliteit uit door de concentratie van bijvoorbeeld werk, zorg en onderwijs, en stimuleren we mobiliteit via onder andere leaseregelingen, onbelaste reiskostenvergoedingen en ov-abonnementen. Daarover heb ik een vraag. Kunnen de bewindspersonen toezeggen dit soort regelingen in kaart te brengen en te onderzoeken welke positieve en negatieve effecten deze regelingen en de concentratie van die voorzieningen eigenlijk hebben op onze economie en op onze mobiliteit en het voorzieningenniveau van regio's?

Het stimuleren en het uitlokken van mobiliteit leidt tot vraag naar meer en meer infrastructuur, en dat leidt af van het beter benutten van wat we al hebben. Voor D66 betekent dat dat we meer moeten inzetten op innovatie, zoals autonoom vervoer, smart mobility en deelmobiliteit. Dat mag nog wel wat nadrukkelijker in de visie uitgewerkt worden. En we moeten inzetten op spreiden en mijden van de spits, want het is onhoudbaar om infrastructuur te blijven bouwen voor een paar pieken gedurende de week. Tegelijkertijd kosten files de economie 1,5 miljard per jaar, becijferde Transport en Logistiek Nederland. Daarom mijn vraag aan de Minister: de Staatssecretaris maakt spreidingsafspraken met onderwijsinstellingen en grote werkgevers. Kan de Minister toezeggen dat de auto ook nadrukkelijk wordt meegenomen in dit soort afspraken, om die spitsen af te vlakken?

Voor betere benutting van het bestaande is goed onderhoud belangrijk. Mijn complimenten aan de bewindspersonen voor de gedurfde versnelling van het beheer en onderhoud, maar ik heb nog wel een zorg voor de toekomst. Kunnen de bewindspersonen aangeven hoe die kasschuiven in de MIRT-projecten in de toekomst weer aangevuld gaan worden? We willen ons immers niet zelf in een hoek schilderen. Kan de Staatssecretaris reflecteren op de mogelijkheid om een vergelijkbare kasschuif in te zetten voor het ondersteunen van het steeds verder verschralende openbaar vervoer? Want afspraken uit de door haar georganiseerde urgentieconferentie schreeuwen om middelen.

Voorzitter. Het is duidelijk: een focus op nieuwe infrastructuur is niet langer houdbaar, op de urgente korte termijn vanwege klimaatverandering, maar ook vanwege ruimtegebrek in grote delen van ons land. Ik begin even bij het klimaat. In onder andere de IPCC-rapporten van de VN, maar ook in de klimaatonderzoeken Bestemming Parijs en Scherpe doelen, scherpe keuzes wordt gesteld dat het aantal gereden autokilometers omlaag moet, iets wat ze in Zweden ook al actief met beleid

nastreven. Deelt de Minister die opvatting? En vindt hij dat zijn auto-agenda daar recht aan doet? Is hij het ook eens dat fijnstof, ruimte- en grondstofgebruik ook redenen zijn om de groei van het aantal kilometers en het autobezit af te remmen? Denk bijvoorbeeld aan het schaarse lithium voor batterijen en plastic voor het dashboard.

Dan tot slot, voorzitter. Als je het niet voor het klimaat doet, dan voor het ruimtegebrek. Het aantal auto's in Nederland is gestegen naar 1,1 per huishouden en ze zijn bovendien ook veel groter en zwaarder geworden. Als we dit geen halt toeroepen, blijft ook dit een aanjager van meer infrastructuur door ruimte die wij nodig hebben voor natuur, huizenbouw en bedrijvigheid. Welke mogelijkheden ziet de Minister om op rijks- en decentraal niveau aanvullende lokale spitsheffingen toe te staan, zoals bijvoorbeeld bij Stockholm wordt gedaan? De Staatssecretaris zet stappen richting prijsdifferentiatie in het ov. Waarom doen we dat niet op de weg? Graag een reflectie van de Minister.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan was er eerst een vraag van de heer De Hoop, vervolgens van de heer Madlener en de heer Koerhuis. Gaat uw gang. Stelt u uw vragen kort, want dan kunnen we snel heen en weer en het ook een beetje levendig houden.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik sla op een aantal dingen aan. Mevrouw Van Ginneken zei aan het begin van haar betoog dat we het niet te veel over allerlei verschillende N-wegen moeten hebben, en noemde de N348,5. Het eerste wat ik dan denk, is: je zou maar bij die weg wonen en iemand zijn voor wie die weg ontzettend belangrijk is, net in die regio. Dan denk ik ook aan Oost-Nederland, waar nu met heel veel wegen ontzettend veel problemen zijn. Mevrouw Van Ginneken had het ook over minder asfalt en meer deelmobiliteit. Dan vraag ik mij toch af of er niet een beetje een kloof zit tussen hoe D66 naar mobiliteit kijkt en hoe die door heel veel mensen daar ervaren wordt. Voor heel veel mensen is namelijk die ene bus juist iets betrouwbaarders. Met name over die betrouwbaarheid maak ik mij zorgen bij de deelmobiliteit. Ik ben benieuwd hoe mevrouw Van Ginneken daarnaar kijkt.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Goeie vraag. Ik kan me voorstellen dat mijn betoog die vraag oproept. Je zal maar bij die N348,5 wonen. Ik denk dat het belangrijk is dat we ook de provincies in de positie brengen om daarin afwegingen te maken. Natuurlijk is het ook belangrijk dat wij soms hier in de Kamer over specifieke afritten en specifieke wegen praten. Maar mijn inzet is altijd geweest dat we het gesprek over het niveau daarboven moeten voeren: hoe houden we voorzieningen bereikbaar voor iedereen, waarbij we niet alleen kijken naar mobiliteit, maar ook naar de verdeling van die voorzieningen over het land? Ik ben blij dat we dat gesprek voeren. Dat is de kern van mijn betoog.

Als het gaat over betrouwbaar ov, dan herinner ik collega De Hoop eraan dat de inzet van D66 is om juist in gebieden waar het ov verschaald is of dreigt te verschrallen, met slimme oplossingen en een combinatie van verschillende publieke mobiliteitsvormen ervoor te zorgen dat mensen die van A naar B willen komen, dat altijd kunnen doen. Ik verwijs bijvoorbeeld naar het succes van Groningen, waar taxi's tegen ov-tarief gebruikt kunnen worden om naar een bushalte vervoerd te worden.

De voorzitter:

Een hele korte vervolgvraag.

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

Ja, want toch even. U zegt vaak: slimme mobiliteit. Voor de verkiezingen hadden we hier ook nog een debat en toen had u het over «warme lucht vervoeren», «lege bussen» en dat we dat niet meer moeten willen. U heeft het nu over slimme mobiliteit en minder infrastructuur. Betekent dat concreet dat D66 zegt «wij moeten misschien wel eerder minder buslijnen willen»? Dat raakt namelijk heel veel mensen door het hele land. Dus wat betekent dat concreet? Is minder buslijnen wat u wilt?

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Ginneken, afrondend.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Wij zien heel graag dat er meer mogelijkheden komen voor mensen om zich met openbaar vervoer te verplaatsen. Of het een bus of een auto is die je tegen ov-tarief langs de halte ziet rijden, maakt D66 niet zo veel uit. Als mensen die bereikbaarheid maar hebben. Wij kijken dus flexibel naar de manier waarop je het doet, omdat je dan met hetzelfde belastinggeld misschien wel meer gebieden met openbaar vervoer kunt ontsluiten. Dat is de manier waarop wij daarnaar kijken. Het hoeft niet per se altijd een hele grote bus te zijn.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik hoor D66 ... Ten eerste vond ik het een heel vaag verhaal. Maar dan hoor ik toch «Nederland heeft geen ruimte om ...» en «het is vol». Dan denk ik: hoe zit het dan met die massa-immigratie? Dat is toch ook vreemd: als je hier zegt «Nederland is vol», waarom staan die grenzen dan wagenwijd open en komen er 100.000 mensen per jaar bij, en dus ook 100.000 auto's per jaar? Mijn tweede deel van de vraag is: vindt D66 het nog steeds een goed idee om mensen door middel van hoge kilometerprijzen die auto uit te jagen en te dwingen het openbaar vervoer te nemen, via een financiële prikkel?

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Ginneken, kort graag.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

We moeten zuinig zijn op de ruimte. Daarom steunt D66 ook van harte het beleid om juist binnenstedelijk meer woningen te bouwen, opdat we onze natuur, ons landschap en de ruimte daar willen bewaren. Dat geeft ons ook een opdracht om zuinig om te springen met nieuwe infrastructuur en die ook echt gericht te ontwikkelen.

Als het gaat om de auto en de betaalbaarheid en bereikbaarheid van de auto, maak ik mij net zoals de heer Madlener zorgen over mensen die in de regio wonen, waar naast de auto veel minder mogelijkheden zijn om je te verplaatsen. Ik maak me zeker ook zorgen over wat het effect gaat zijn van betalen naar gebruik op de mensen daar. Vandaar dat ik daarover in het verleden ook de nodige vragen aan het kabinet heb gesteld. Ik deel dus die zorg.

De heer **Madlener** (PVV):

Ja, «ik deel de zorg», maar voorlopig gaan ze wel door met het invoeren van betalen naar gebruik, waarbij er een enorme prikkel uitgaat om de auto duurder te maken en op die manier mensen het openbaar vervoer in te dwingen. Dat is het beleid. Dan kan je hier zeggen «ik maak me zorgen», maar dat is wat u zelf doet. Mensen willen toch zelf een keuze kunnen maken. Vindt u het dus niet ook heel belangrijk dat de auto van die mantelzorger betaalbaar blijft, dat het Kia Picantootje van een gewone Nederlander betaalbaar blijft, en dat je niet tegen die mensen zegt dat ze tot wel acht keer zo veel geld kunnen gaan betalen per jaar? Dat stond

namelijk in het rapport Scherpe keuzes. Dat is niet op te brengen voor mensen. Die auto's zijn dan dus niet meer te betalen. Gaat D66 daar ook iets aan doen?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

De laatste keer dat ik keek, zat ik niet in het kabinet ...

De heer **Madlener** (PVV):

Ja, u zit wel in het kabinet!

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Nou, ik persoonlijk niet. Mijn persoonlijke inzet is om het kabinet kritisch te bevragen op de effecten van betalen naar gebruik. Dat heb ik ook gedaan en dat zal ik blijven doen, want ik maak me net als de heer Madlener zorgen over de betaalbaarheid voor mensen die echt afhankelijk zijn van de auto. Maar ik wil daar nog wel aan toevoegen dat de auto in hoogstedelijk gebied niet het eerste vervoermiddel is waar ik aan denk, vanwege de impact die hij heeft op de omgeving. Daar moeten we echt meer halen uit fietsen, lopen en ov. Dat is de inzet van D66.

De **voorzitter**:

Ik kijk even rond. De heer Koerhuis, VVD.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Allereerst: ik begrijp het niet helemaal. D66 zegt «minder autokilometers», maar de bevolking groeit fors. Wat betekent dat dan voor het aantal autokilometers per Nederlander? Moet dat dan helemaal fors dalen? En waarom moet het fors dalen, terwijl de bevolking fors groeit? Kan D66 dat misschien uitleggen?

De **voorzitter**:

Dat was een mooie korte vraag.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dan zal ik hem kort beantwoorden. Ik denk dat we de vermindering van het aantal autokilometers vooral moeten zoeken in de stedelijke omgeving, waar heel veel alternatieven zijn. Hoe zich dat naar rato dan precies verhoudt tot de bevolkingsontwikkeling, gaan we zien, maar de inzet moet zijn om juist in de stedelijke omgeving, waar je alternatieven hebt, die alternatieven ook veel beter te benutten, zodat er in ieder geval een rem komt op de groei van het aantal autokilometers; laat ik het zo formuleren.

De heer **Koerhuis** (VVD):

De bevolking groeit fors, dus als je als partij dan wilt dat het aantal autokilometers fors daalt, moet je volgens mij hele grote ingrepen doen. Dat zou een liberale partij volgens mij niet moeten willen, want de auto geeft mensen ook vrijheid. Ik hoorde D66 gisteren ook woorden gebruiken als «het coalitieakkoord is een soort huwelijksakte». Ik weet niet meer welk woord het precies was. In het coalitieakkoord hebben we met ons vieren afgesproken dat wij geen spitsheffing gaan invoeren. Nou hoor ik mevrouw Van Ginneken hier toch praten over de invoering van een spitsheffing. Ik kan die twee niet echt met elkaar rijmen. Gisteren werd nog gezegd «het coalitieakkoord is een huwelijksakte» en vandaag zegt zij: misschien moet er toch maar een spitsheffing komen.

De **voorzitter**:

Binnen elk huwelijk is er wel wat. Mevrouw Van Ginneken, kort graag.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik heb net al de nuance toegevoegd dat het gaat om een rem op de groei van het aantal autokilometers. We hebben het kabinet gevraagd om te kijken hoe ze mobiliteitsvraagstukken in het buitenland oplossen en welk beleid ze daar voeren. Daarbij zijn een aantal interessante ideeën naar boven gekomen waarvan ik vind dat je daar ook in een goed huwelijk niet de ogen voor moet sluiten en dat je moet kijken of we daar iets van kunnen leren. Dat was mijn vraag aan de Minister.

De **voorzitter**:

De heer Stoffer. Hij is rechtstreeks uit Friesland gekomen, met de trein, neem ik aan.

De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter, ik ben met de trein, maar ik kom vanochtend uit Elspeet, want als ik thuis kan slapen, doe ik dat natuurlijk. Friesland is ook geweldig; dat doe ik morgen weer. Mijn vraag gaat over wat anders. Mevrouw Van Ginneken zegt: het is goed om hier op hoofdlijnen te blijven en niet de diepte in te gaan over iedere N-weg, A-weg en ga zo maar door. Op zich is dat vaak goed. Alleen, met wat er de afgelopen maand vanuit het Ministerie van IenW naar buiten is gebracht, is er bij provincies natuurlijk best wel een alarmbel afgegaan; dan druk ik me rustig uit. Het is inderdaad goed om de provincies in hun kracht te zetten. U gebruikte daarnet misschien iets andere woorden, maar het gaat ons om hetzelfde, denk ik. Maar hier op de tribune zit Bert Boerman, al twaalf jaar lang gedeputeerde van Overijssel. Hij is natuurlijk gepokt en gemazeld in het infrastructuurveld. Hij zit echt met de handen in het haar. Nou, dat valt nog wel mee, Bert! Hij heeft jaren geknokt voor die N35, die N50 en die N36. Dat die er nu eindelijk op staan, is ook echt wel mede aan hem te danken. Hij denkt nu: gaat dat nu weg, of blijft dat nu? Mijn vraag is eigenlijk: hoe zetten wij hem in combinatie met de bewindslieden die daar zitten, in zijn kracht, zodat hij ook weet: gaat die weg nu door, en als hij het komende jaar niet doorgaat, gebeurt dat dan misschien volgend jaar? Hoe stelt u zich dat voor? Zou u daar wat meer over kunnen zeggen? Want meneer Boerman zit daar volgens mij zeker op te wachten, en ik ook.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Welkom aan de heer Boerman. En om maar even door te gaan met «de handen in het haar»: ik gun de heer Boerman dan ook een mooie bos met krullen om de handen in te steken. Ik snap namelijk heel goed dat er onduidelijkheid is en zorgen leven, dat hij vraagt: wat is nou precies de betekenis van die brief van de Minister voor mijn provincie en voor al die verbindingen die voor Overijssel zo belangrijk zijn en waar we zo hard voor geknokt hebben? Ik deel dat belang en ik deel die zorg. Vandaar dat ik zojuist al heb gevraagd of de Minister nader kan reflecteren op wat dat nou concreet betekent. Misschien zijn er wel meer provincies die daar behoefte aan hebben. De algemene lijn, zoals ik die heb gelezen, heb ik zojuist al toegelicht. Ik ben dus wat minder pessimistisch, maar ik kijk uit naar de nadere toelichting van de Minister.

De **voorzitter**:

Meneer Stoffer, kort.

De heer **Stoffer** (SGP):

Als ik het goed samenvat, zegt mevrouw Van Ginneken dat ze echt van de Minister en de Staatssecretaris wil horen hoe ze, nadat dit overleg is afgelopen, met de provincies in overleg gaan. We moeten per project helderheid en duidelijkheid hebben over hoe het ervoor staat en wat er dan niet kan. Wellicht kan daarbij enige creativiteit worden aangewakkerd om het zo veel mogelijk toch voor elkaar te krijgen.

De **voorzitter**:

Dit is een ja-nee-vraag.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Provincies verdienen duidelijkheid. Ik hoop dat de Minister die gaat verschaffen.

De **voorzitter**:

Dan is er nog een vraag van de heer Krul van het CDA.

De heer **Krul** (CDA):

Ik sla aan op het verhaal van mevrouw Van Ginneken over slimme mobiliteit. Op dit moment, elke dag, elke maand en bij wijze van spreken vandaag verdwijnen buslijnen in regio's en neemt de bereikbaarheid af. Is D66 niet eerst de oude schoenen aan het weggooien om vervolgens vrijelijk te filosoferen over een nieuw schoenontwerp? Met andere woorden: is D66 nu aan het pleiten voor minder buslijnen zonder dat we ook maar iets kunnen implementeren wat de bereikbaarheid in de regio's verbetert?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Nee. Ik wijs op de urgentieconferentie die de Staatssecretaris georganiseerd heeft met provincies en regionale vervoerders, waarin juist gekeken wordt naar de vraag hoe we het openbaar vervoer zo goed mogelijk overeind houden en de regio's zo goed mogelijk bereikbaar. Ik heb de Staatssecretaris gevraagd om daarvoor dan juist ook met middelen meer ondersteuning te bieden. Ik denk inderdaad dat het een niet zonder het ander kan. Je moet geen oude schoenen weggooien als je niet weet hoe de nieuwe eruit zullen zien. Ik ben blij dat gezegd wordt dat die nieuwe schoenen er misschien iets anders uit kunnen zien, maar we moeten de oude nog niet weggooien. Dus vandaar mijn oproep aan de Staatssecretaris.

De heer **Krul** (CDA):

Dus als ik het goed begrijp, zegt D66 dat er geen buslijnen moeten verdwijnen. Er moeten – in de woorden van mevrouw Van Ginneken – voorlopig spookbussen blijven rijden. Dat moet gebeuren zolang we geen ander antwoord hebben.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

De bereikbaarheid moet op orde blijven. En dat kan met een bus of met een andere vorm van vervoer worden gerealiseerd. Sommige regio's slagen er al in om het openbaar vervoer op een andere manier vorm te geven. Ik noemde zojuist al het voorbeeld van Groningen. Er zijn meer regio's waar dit soort dingen gedaan worden. Dat beeld dat overal een grote bus moet rijden, is nu al niet de realiteit. Ik denk dus dat het goed is om daar genuanceerd naar te kijken en ook niet steeds die verwachting in stand te houden.

De **voorzitter**:

Meneer Koerhuis, ik geef u het woord voor uw bijdrage. Of heeft u nog een vraag?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik heb nog een vraag aan mevrouw Van Ginneken. Ik heb namelijk geen duidelijk antwoord gehoord. Beide kan niet waar zijn. Je kunt niet de ene dag zeggen dat het coalitieakkoord een huwelijksakte is en dan vandaag beginnen met filosoferen over het invoeren van een spitsheffing. In het coalitieakkoord hebben we afgesproken om dat niet te doen. Dus welke van de twee is waar?

De **voorzitter**:

Daar zit een herhaling in. Mevrouw Van Ginneken, kort.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Heel kort. De mobiliteitsvisie van het kabinet kijkt verder dan de periode die dit coalitieakkoord bestrijkt. Ik vind het dus helemaal niet gek om naar de verre toekomst te kijken. Dat doen we op heel veel dossiers. Ik heb alleen aan de Minister gevraagd wat we op dit specifieke punt kunnen leren uit het buitenland. Misschien is de conclusie wel dat het een slecht idee is, maar dat concluderen we dan.

De **voorzitter**:

Dank u wel. We gaan nu niet nog een keer interromperen, want hier zit een herhaling in. Voordat we naar de bijdrage van de heer Koerhuis gaan, heet ik de Staatssecretaris welkom. Zij zat vast in het verkeer. Wij zijn natuurlijk benieuwd of dat de trein of de auto was, maar we zullen daar maar niet over doorvragen.

De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter. Ik weet het, want ik heb gezien hoe de Staatssecretaris aan kwam rennen.

De **voorzitter**:

Kijk, dan blijft dat even een goed bewaard geheim. Meneer Koerhuis, gaat uw gang.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Voorzitter. Vandaag hebben we het debat over de strategische afweging met betrekking tot het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, het MIRT. Dit 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. Het ministerie programmeert hierbij twaalf jaar vooruit. Voor het bouwen van nieuwe infrastructuur wordt gekozen voor projecten waarbij de meest positieve vervoersbewegingen kunnen worden gemaakt voor iedere ingezette euro. Voor het onderhouden van bestaande infrastructuur wordt gekozen voor projecten waarbij de meest negatieve vervoersbewegingen kunnen worden voorkomen voor iedere ingezette euro.

We wisten al dat er 1,25 miljard euro aan onderhoudsgeld te weinig zou zijn om alle onderhoudsprojecten te doen. Omdat de aanlegprojecten aan lopen tegen stikstofproblemen wil de Minister schuiven van aanleg- naar onderhoudsprojecten. Ik lees dat de Minister de 7,5 miljard euro aan woningbouw gelden en de 200 miljoen euro aan verkeersveiligheidsgelden voor N-wegen wil laten staan. Maar die projecten lopen net zo goed tegen stikstofproblemen aan. Hoe gaat de Minister daarmee om?

De schuif van de Minister heeft ook impact op de woningbouw. De ontsluiting van woningbouw is niet alleen afhankelijk van nieuwe infrastructuur uit de woningbouw gelden. Die is ook afhankelijk van nieuwe infrastructuur uit de algemene MIRT-gelden, die de Minister wil schuiven. Wat is daarom de impact van de schuif op woningbouw en op de 300.000 banen in de bouw?

Het afwegingskader voor de woningbouw gelden is breder dan bij de algemene MIRT-gelden. De Minister heeft toegezegd dat hij kiest voor die projecten waarbij voor iedere ingezette euro de meeste woningen worden gebouwd. Wij blijven hierbij zeer kritisch over de inzet van de 600 miljoen euro voor de Merwedelijn voor de ontsluiting van woningbouw onder andere in Rijnenburg. Gaat Utrecht hier al woningen bouwen? Als Utrecht dat niet gaat doen, waarom laten we dan de Merwedelijn als aanlegproject staan? Wat is de stand van zaken van de

motie de we aangenomen hebben gekregen om de doorstroming op en de verkeersveiligheid van de snelwegen rondom Utrecht te verbeteren? 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. Dat doen zij op een manier die zij zelf kiezen, met de auto, de fiets, de bus, de trein of het vliegtuig. We staan voor al die bedrijven en alle mensen die werken op die bedrijven en afhankelijk zijn van een bereikbaar Nederland, die werken rondom onze mainports, de Rotterdamse haven en Schiphol, de internationale knelpunten voor personen- en goederenvervoer, en rondom alle wegen, spoorwegen en vaarwegen naar het achterland. De bevolking groeit al jarenlang fors, lijkt ook fors door te groeien en verhoogt de druk op onze infrastructuur. De wegen en het ov zitten overvol. We zetten ons ervoor in om het geld dat we beschikbaar hebben gesteld, ook echt uit te geven en de druk op onze infrastructuur te verlagen. Om dit te doen, blijven we staan voor zo veel mogelijk aanlegprojecten en een zo klein mogelijke schuif. Weet ...

De **voorzitter**:

U heeft een vraag van mevrouw Van Ginneken. Maar maakt u eerst uw zin af.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Weet de Minister al hoeveel geld we gaan schuiven?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ja, het is voor de helderheid van het verhaal wel goed om die zin dan nog even af te maken. De heer Koerhuis maakte een opmerking over Rijnenburg, de woningbouw en de koppeling met de Merwedelijn. De heer Koerhuis sprak net over een huwelijksakte. Nou, hierbij is eigenlijk ook sprake van een huwelijksakte tussen de Merwedelijn en woningbouw in Rijnenburg. Als de VVD die woningbouw in Rijnenburg zo belangrijk vindt, dan snap ik dus niet zo goed waarom de heer Koerhuis dan toch gaat peuteren aan een belangrijk instrument om dat gebied te ontsluiten. Ik snap de vraag dus niet zo goed. Kan de heer Koerhuis dat nog eens uitleggen?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Die huwelijksakte had betrekking op de woorden van D66 gisteren: dat die het coalitieakkoord zien als een huwelijksakte. Als er al een koppeling is gemaakt met Rijnenburg, dan is dat de A27. Dat is niet de Merwedelijn.

De **voorzitter**:

We horen nu de stemmingsbel. Laten we even wachten tot die weer stopt, voor de hoorbaarheid en voor een moment van reflectie.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

De heer Koerhuis zegt: ik zie de koppeling tussen woningbouw in Rijnenburg en de Merwedelijn niet zo. Dan is mijn vervolgvraag: hoe denkt hij dan die duizenden woningen, die daar op termijn gebouwd zullen worden, te ontsluiten? Hoe denkt hij dat te doen als er geen goede ruggengraat met openbaar vervoer is? Daar is die Merwedelijn precies voor bedoeld.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dat zeg ik niet. Ik zeg alleen dat we in het coalitieakkoord hebben afgesproken om Rijnenburg en de A27 aan elkaar te koppelen, maar niet de Merwedelijn. Ik heb gezegd dat ik het goed vind dat de Merwedelijn blijft staan als we gaan bouwen in Utrecht. Maar ik zie niet dat Utrecht gaat bouwen. De Minister wil de woningbouw gelden laten staan en gaan

schuiven in de algemene MIRT-gelden. Als Utrecht dan toch niet gaat bouwen in Rijnenburg, vraag ik waarom we dan niet eerst gaan schuiven met de Merwedelijn.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik begrijp dat de Minister nu al wil schuiven binnen wegen en vaarwegen en dat de Staatssecretaris dit nog niet wil doen binnen spoorwegen. Ik vind dat we dit gelijk moeten trekken, zodat we een integrale afweging kunnen blijven maken. Hoe gaan de Minister en de Staatssecretaris hiervoor zorgen? Ik begrijp dat we de komende jaren moeilijk een weg door een natuurgebied kunnen aanleggen of verbreden. Denk bijvoorbeeld aan de A58 ten zuiden van Breda. Maar ik vind dat we de doorstroming wel moeten blijven verbeteren. Kunnen we de doorstroom van een weg door een natuurgebied niet verbeteren door een weg buiten het natuurgebied aan te leggen of te verbreden, zoals de Noordelijke rondweg Breda?

We moeten niet alleen strategische afwegingen maken voor het aanleggen van wegen, spoorwegen en vaarwegen, maar ook voor wie de concessies krijgen op onze spoorwegen. De Staatssecretaris gaat over tot de volgende stap voor tussen 2024 en 2034. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe ze het spoorsysteem na 2034 ziet? Welke kansen biedt dit volgens de Staatssecretaris? Hoe gaan we die kansen vertalen naar bijvoorbeeld de ov-toekomstvisie voor 2040?

Zoals iedereen weet, ben ik een Kamerlid uit Oost-Nederland. Ik heb ook het rapport gezien van onder andere de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, Elke regio telt! Ik moet zeggen dat Noord- en Oost-Nederland in het MIRT van vorig jaar beter bedeed hadden kunnen zijn. Het is goed dat we dit als Kamer nog enigszins recht hebben getrokken. Symbolisch voor de verbinding tussen de Randstad en Noord- en Oost-Nederland zijn het knooppunt Hoevelaken en het knooppunt Barneveld. Graag de toezegging van de Minister dat we hier niet gaan schuiven en dat deze twee aanlegprojecten blijven staan. Ik begrijp dat de doortrekking van de A15 ook blijft staan. Graag de toezegging van de Minister.

Tot slot, voorzitter. Ik wil er graag bij stilstaan dat we vorig jaar in het MIRT voor het eerst vanuit het MIRT-fonds hebben geïnvesteerd in luchthavens. Nederlanders moeten gewoon kunnen vliegen. Na een jaar hard werken willen de mensen weer vliegen om op vakantie te gaan, of om familie te bezoeken.

Tot slot, voorzitter. We hebben allemaal de krant gelezen. De heer Boerman zit hier ook in de zaal. Samen met de heer Boerman en als commissie hebben we vorig jaar hard gevochten voor verkeersveiligheidsgelden voor de N36, de N50 en de N35. Graag de toezegging van de Minister dat ook die gelden blijven staan.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Krul, namens de fractie van het CDA. Gaat uw gang.

De heer Krul (CDA):

Voorzitter, dank u wel. First things first. De Minister was de officiële financiële secondant van de premier bij het kabinetsberaad van afgelopen dinsdag. Voorafgaand zei de premier dat er meer geld naar de regio moest gaan. Hij had het onder andere over zorgen over of de bus nog wel rijdt. Letterlijk zei de premier dat de modellen waarmee we geld verdelen in ons land weinig rekening houden met het feit dat er ook dunbevolkte gebieden zijn. Goh. Dus vraag ik de Minister maar gewoon op de man af:

is dit het definitieve afscheid van de maatschappelijke kosten-batenanalyse als besluitvormingsinstrument op het ministerie? Kan de Minister een kabinetsbrief toezeggen waarin wordt ingegaan op de vraag of de MKBA überhaupt nog waarde heeft voor ons infrabeleid? Zo te horen zit de Minister vanavond weer aan tafel bij het kabinetsberaad. Ik neem aan dat het killen van de MKBA bovenaan zijn wensenlijstje staat, driedubbel onderstreept en niet-onderhandelbaar. Laten we deze week nog definitief afscheid nemen van dit rendementsdenkenfiasco. Het gaat pas goed met Nederland als het met heel Nederland goed gaat. Het rendementsdenken staat dat in de weg.

Dan nog één citaat van afgelopen dinsdagavond: ruimte voor bouw van woningen en wegen. Dat was een van de conclusies die de premier trok. Wat betekent dit voor dit debat? Wat betekent die uitspraak voor de brief die de Minister na de ministerraad heeft uitgedaan over de stop van de aanleg van infra?

Voorzitter. Als lid van deze commissie hoop ik natuurlijk dat ook drie andere zaken vanavond op de agenda staan.

De voorzitter:

Voordat u daarmee begint, is er nog een vraag van mevrouw Van Ginneken, D66.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik hoor de heer Krul spreken over het afschaffen van de MKBA. Ik moet eerlijk zeggen dat ik daar een beetje van schrik, want ik heb de afgelopen jaren juist ontzettend mijn best gedaan om die MKBA veel meer brede welvaart te laten uitstralen. Er zijn diverse moties over aangenomen. Het kabinet is daarmee aan de slag. Dat vind ik juist hele mooie stappen voorwaarts. Is de heer Krul ook bereid om de MKBA niet zozeer weg te gooien, maar om te kijken hoe we die veel beter kunnen maken, zodat bredewelvaartsafwegingen, zoals over milieu en sociale doelen, echt ondersteund worden? Want ik deel zijn zorg over de te rendementsgerichte werking van de MKBA in het verleden.

De heer Krul (CDA):

Dat was ook mijn bijdrage. De MKBA is als besluitvormingsinstrument veel te dominant aanwezig. Als afwegingsinstrument kan die een rol spelen. Maar op dit moment hebben wij bij het CDA het idee dat de balans volledig is doorgeslagen en dat de MKBA veel te veel fungeert als besluitvormingsinstrument en daarom bijna altijd in het nadeel van dunbevolkte gebieden zal werken.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

De heer Krul (CDA):

Voorzitter. Dan drie concrete punten. Eén. Wordt er ook gesproken over mogelijke maatregelen om de hoge benzineprijs te verzachten? De hoge benzineprijs raakt namelijk de mensen in de regio's het hardst, omdat zij de grootste afstanden moeten afleggen voor werk of voor ziekenhuis- of familiebezoek. Twee. Hogere urgentie en concrete vorderingen bij de Lelylijn, de Maaslijn en de Nedersaksenlijn. Ik kom daar zo specifiek op terug. En tot slot, investeringen in regio's op basis van de kansenagenda's. Als deze zaken niet op de agenda staan of stonden, is dat heel jammer, maar ik wil wel graag een nadrukkelijke reactie van de Minister en de Staatssecretaris op elk punt.

Voorzitter. Ik moet zeggen: toen ik las over de vorderingen van de bereikbaarheidsdoelen, bekreep me het gevoel dat we de goede kant opgaan. We gaan ons infrabeleid namelijk volledig enten op het recht op bereikbaarheid. Nu hangt de vlag er helaas zo bij: als je aangewezen bent

op het openbaar vervoer en in het landelijke gebied woont, ben je gewoon de sjaak. Je hebt minder kans op een baan, je komt minder snel bij een ziekenhuis en je bent langer onderweg naar school. Minister en Staatssecretaris, graag van u beiden een reactie op de vraag of we dit jaar nog de uitgewerkte bereikbaarheidsnormen, inclusief minimumnormen en drempelwaarden, gaan hanteren als afwegingskader bij het Mobiliteitsfonds en het MIRT. Ik weet dat je daarmee extreme druk op de ketel zet, maar zo hoog is de nood, al heel lang, in veel gebieden van Nederland.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Stoffer, SGP.

De heer Stoffer (SGP):

Het is mooi dat het CDA aangeeft: laten we eens kijken naar de brandstofprijzen, om wat te doen voor de mensen in de regio, die hierdoor het hardst geraakt worden. Nu hebben de PVV, de SGP en wellicht ook andere in de afgelopen jaren al voorstellen gedaan en moties ingediend. Stel dat het kabinet zegt «dat is leuk, maar daar doen we niks aan», of «u moet bij Staatssecretaris Van Rij zijn, want hij gaat over de fiscaliteit», en er een motie komt van de PVV, de SGP en wellicht BBB – want ik spreek straks ook namens BBB – kan ik dan op het CDA rekenen? Doet het CDA mee met die motie?

De heer Krul (CDA):

Aan «stel dat»-verhalen heb ik niet zoveel. Ik wacht eerst graag de reactie van het kabinet af. Als die motie vervolgens komt, gaan we daar natuurlijk, misschien wel gezamenlijk, naar kijken.

De voorzitter:

Dat lijkt me voldoende antwoord.

De heer Stoffer (SGP):

Het is geen «stel dat». Ik schat in ... Ik weet wel zeker dat het antwoord is: daar gaan we niks aan doen. Ervan uitgaande dat dat zo is, zeg ik toe dat we een mooie motie gaan maken.

De voorzitter:

Die zag ik aankomen. De heer De Hoop, PvdA.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik heb in de verkiezingsperiode even laten gaan dat het CDA een fantasieus verhaal vertelt voor heel Nederland, maar blijkbaar even vergeten is wie de bewindspersonen zijn die erover gaan. Ik hoorde de heer Krul eerst tegen mevrouw Van Ginneken zeggen dat zij de oude schoenen weggooit. Daarna kwam hij met een verwijt richting Minister Harbers. Maar u heeft het over de benzineaccijns: Marnix van Rij, CDA. U heeft het over voorzieningen, over het Provinciefonds en het Gemeentefonds: Minister van BZK, Hanke Bruins Slot. En het is uw eigen Staatssecretaris, van het CDA, op openbaar vervoer, die het afgelopen jaar niks gedaan heeft aan de verschrapping van busvoorzieningen, niks gedaan heeft aan het verdwijnen van een op de drie buslijnen. Dus ik vraag nu aan de heer Krul: wat gaat u doen om uw eigen CDA in actie te zetten? U zit een beetje als toeschouwer achterover bij een huis dat in brand staat: o, het is allemaal zo erg. Maar u heeft drie mensen om u heen die het brandje kunnen blussen, maar die dat niet doen.

De heer Krul (CDA):

Ik zit hier niet als vertegenwoordiger van het beleid. Ik zit hier als volksvertegenwoordiger. Als de heer De Hoop mijn bijdrage interpreteert als achteroverleunen en kijken hoe de boel in de fik staat, heb ik het

blijkbaar niet scherp genoeg aangezet. Want ik ben hier wel degelijk bezig om iets te realiseren en te veranderen, net als de heer De Hoop, die in zijn bijdrage ook iets heeft gezegd over de bereikbaarheidsnormen en de minimumnormen. Het heeft echt geen zin om elkaar hier de maat te nemen, zeg ik via u, voorzitter, tegen de heer De Hoop, door te zeggen dat ik nu in de coalitie zit. Dan ga ik straks zeggen: ja maar, de partij van de heer De Hoop was in 2000 de vader van de wet openbaar vervoer, en daar begon de ellende. Dan zijn we straks weer vijf minuten verder, is de helft van de kijkers afgehaakt en hebben we minder tijd over voor de inhoud. Ik wil dat graag overslaan. Dan kunnen meneer De Hoop en ik echt wel samenwerken om te kijken hoe we het voor elkaar kunnen boksen.

De voorzitter:

Heel kort, meneer De Hoop.

De heer De Hoop (PvdA):

Ja, prima, graag zelfs. Maar de heer Stoffer gaf net een voorbeeld en toen zei u: ik heb niet zoveel aan «stel dat». We hebben afgelopen jaar voorstel na voorstel gedaan om het openbaar vervoer overeind te houden. Toen heeft het CDA elke keer tegengestemd. Dus ik hoop dat het komende week niet alleen in de retoriek zit, maar dat het ook in de besluiten zit die niet alleen de CDA-bewindspersonen maar ook de CDA-fractie nemen. Ik trek er graag met de heer Krul in op, maar ik krijg er wel steeds meer moeite mee, zeg ik gewoon even heel eerlijk tegen de heer Krul, dat het in de retoriek heel goed klinkt – ik trek ontzettend graag met u op – maar dat ik u heel vaak bij de stemmingen mis.

De voorzitter:

Er zat geen vraag in. De heer Madlener heeft wel een vraag.

De heer Madlener (PVV):

Het CDA lijkt een beetje wakker geschrokken te zijn, dus ik ben ook heel benieuwd wat de heer Krul straks zal zeggen als het antwoord is: ja, sorry, ik snap wat u wil, maar we hebben met het stikstofbeleid van het CDA Nederland helemaal op slot gezet en de kiezer heeft het niet makkelijker gemaakt door BBB groot te maken in de provincie. Ik ben bang dat dat antwoord straks komt, dat de Minister eigenlijk in de huidige situatie niks anders kan. Vindt u persoonlijk, meneer Krul, als volksvertegenwoordiger, dat het belangrijker is dat er snelle verkiezingen komen om de zaak weer in evenwicht te brengen? Of zegt u: als volksvertegenwoordiger vind ik dat het CDA gewoon de rit moet uitzitten?

De heer Krul (CDA):

Die vraag heeft denk ik geen enkele betrekking op dit debat. Ten aanzien van de inhoud die meneer Madlener naar voren heeft gebracht, heb ik gesteld dat er een koppeling is met het overleg dat deze week plaatsvindt. We debatteren hier met name over een brief waarin staat: we stoppen met alles. Dan hoor ik de premier zeggen: er moet meer ruimte komen voor de aanleg van woningen en wegen. Dat is de vraag die ik aan deze Minister gesteld heb.

De heer Madlener (PVV):

Ik stel ú een vraag.

De voorzitter:

U kunt uw betoog verder vervolgen. Gaat uw gang.

De heer Krul (CDA):

Voorzitter. Ik heb nog twee specifieke vragen die geënt zijn op het eerdere betoog. De eerste vraag: is de planning op orde om zoals toegezegd de

startbeslissing MIRT-verkenning Lelylijn in het najaar van 2024 inclusief financiering te kunnen nemen? Ik neem aan dat we dan afblijven van de reservering van 3 miljard uit het regeerakkoord. Twee. Graag hoor ik de status van het gezamenlijke voorstel met de regio om met deze Voorjaarsnota een plan te presenteren voor de Nedersaksenlijn.

Voorzitter. Dan tot slot de ongelofelijk ingrijpende beslissing om de investeringen in nieuwe aanleg te stoppen. Dat is een grote klap voor de bereikbaarheid, zeker ook in de regio. Ik denk alleen al aan de N35 en de N36, die al veel genoemd zijn, maar ook aan de spoorlijn Zwolle-Twente-Münster. Ik denk ook aan een regio die hier niet vaak genoemd wordt, namelijk het Noordwesten. De brief vanuit de ministerraad is als een bom ingeslagen in de Kop van Noord-Holland. Daar zijn geen lopende projecten, maar is wel een lopend probleem. Deze regio is voor een groot deel niet aangesloten op het rijkswegennetwerk en heeft geen dubbel-spoor, maar is wel van nationaal belang als thuishaven van de Koninklijke Marine. Betekent deze brief het definitieve einde van eventuele kansen om de bereikbaarheid hier significant te verbeteren? Ik neem deze regio als voorbeeld, maar er zijn meer van dit soort regio's. Kan de Minister aangeven of hij bereid is om hiernaar te kijken? Kan hij aangeven wat er nog wel mogelijk is?

Daarnaast hoor ik graag van de Minister welke maatregelen hij gaat nemen om ervoor te zorgen dat de bedrijven in de infrastructuursector, in het bijzonder het midden- en kleinbedrijf, straks de overgang kunnen maken naar onderhoud. Het ministerie gaat die overgang maken, maar hoe gaan we ervoor zorgen dat al die bedrijven ook die overgang kunnen maken? Want zij zullen uiteindelijk de waakvlamfunctie moeten vervullen. Mocht het weer nodig zijn, mocht het weer kunnen om wegen aan te leggen, dan moet er wel een mkb zijn dat dit kan uitvoeren, zonder dat dit dan al doodgebloed is.

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw bijdrage. Dan is het woord aan mevrouw Van der Graaf, namens de ChristenUnie.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Dank u wel voor het woord, meneer de voorzitter. Wat al heel lang gevoeld wordt in gebieden als Oost-Groningen, Zuid-Limburg, Zeeuws-Vlaanderen en de Kop van Holland, zoals de heer Krul net zei, maar ook daarbuiten, wordt nu breed bevestigd in rapporten, namelijk dat mensen in sommige gebieden van Nederland minder kansen hebben op een fijne baan, bereikbaar onderwijs, of een gezonde oude dag. Het Planbureau voor de Leefomgeving kwam in oktober al met een rapport. Deze week kwamen de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur en de andere adviesraden met de les: Elke regio telt! Ook ons eigen wetenschappelijke instituut heeft er een publicatie aan gewijd, die recent is gepubliceerd: Ruimtelijke solidariteit. Dan gaat het niet alleen over de leefbaarheid behouden, maar ook over hoe je de vitaliteit van gebieden in het land overeind houdt, ook voor de toekomst. Daar moeten we ons voor inspannen. Daar ligt een taak.

Ik heb de hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050 dan ook met belangstelling gelezen. Ik ben blij dat het amendement van de ChristenUnie samen met andere partijen om bereikbaarheid centraal te stellen in het Mobiliteitsfonds nu wordt opgevolgd. Het komt nu wel aan op de uitwerking. Daar heb ik vragen over. Heeft de Minister het onderscheid tussen het recht op mobiliteit of verplaatsing en het recht op bereikbaarheid voldoende scherp? We zien in de hoofdlijnennotitie dat die nog te veel gelijkgeschakeld worden. Maar het recht op verplaatsing is echt iets anders dan het recht om op een gewenste bestemming te komen. Is

de Minister dat met ons eens? Gaat hij ervoor zorgen dat dit helemaal wordt doorgewerkt?

Wordt bij de uitwerking van het recht op bereikbaarheid ook naar de Duitse index voor de toekomstwaardigheid van een gebied gekeken? Dat is een index die uitdrukt in hoeverre een gebied vitaal is. Er wordt dan gekeken naar indicatoren als bereikbaarheid en beschikbaarheid van voorzieningen. Ik wil graag een reactie daarop van de Minister. In hoeverre wordt het recht op bereikbaarheid een juridisch afdwingbaar recht? Is dat de bedoeling? Graag een reactie.

Voorzitter. Bereikbaarheid afdwingen zou eigenlijk niet nodig moeten zijn. Dat zou een gegeven moet zijn. Het zou ook een taak voor de overheid moeten zijn om daarop toe te zien. Ik schrik daarom wel van zinnen als: de verschuiving van traditioneel openbaar vervoer naar collectief vervoer is kansrijk voor de inwoners in het landelijke gebied. Dat lijkt namelijk een aanzet tot het schrappen van nog meer lijnen. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe zij een goede ov-verbinding in dunbevolkte gebieden garandeert? Wat is de uitkomst van de urgentieconferentie die zij met de ov-partijen heeft gehad? Dat is intussen zes weken geleden, maar de Staatssecretaris had aangekondigd binnen vier weken met actie te komen. Graag een reactie.

Voorzitter. Dan nog de volgende vragen. Hoe staat het met het vervangen van de integrale mobiliteitsanalyse door een integrale bereikbaarheidsanalyse? Ik vraag de Minister of hij de indicatoren ook aan de Kamer kan presenteren. Aan welke indicatoren denkt hij op dit moment? Ik mis het uitbreiden van elektrische en betaalbare deelmobiliteit. Juist in het buitengebied is een brede uitrol gewenst. Het moet meer beschouwd worden als een nutsvoorziening en niet alleen als taak die aan de markt overgelaten wordt. Hierbij kan toch juist een heel grote taak voor de overheid liggen? Hoe kijkt de Minister daarnaar? Is hij het daarover met ons eens?

Bereikbaarheid stopt niet bij de grens. Er ligt een brede wens om de Lelylijn en de Wunderline aan het hoofdnetwerk van TEN-T toe te voegen. Is daarover ook contact met de bondsregering, maar ook met de deelstaten Nedersaksen, Hamburg, Bremen en Sleeswijk-Holstein? Is er een gezamenlijke lobby? Graag een reactie van de Staatssecretaris. Dan kom ik op de instandhouding van de infrastructuur. De ChristenUnie denkt dat het verstandig is dat de Minister daadwerkelijk een keuze maakt. Vanuit de PVV is heel grote kritiek op de Minister geuit, maar de Minister heeft een belangrijke afweging gemaakt. Hij kiest voor «houden boven bouwen». Daar vraag ik op door. Hoe groot is eigenlijk de financiële impact op de MIRT-portefeuille? Welk bedrag aan investeringen verschuift er nou precies naar achteren en valt de komende jaren dus vrij ten behoeve van instandhouding? Kunt u projecten in de MIRT-brief ook concreet maken? We kennen de zorgen vanuit Oost-Nederland. Het is belangrijk om hier te bevestigen dat de verkeersveiligheidsprojecten niet geraakt worden door deze beslissing, ook niet die op de N-wegen die in het debat al aan de orde zijn geweest.

Voorzitter. Er zijn nu bezuinigingen geopperd: lichten uit op de snelweg, bermen minder maaien, minder borden. Straks gaan we ook nog minder afval prikken. Maar hoeveel leveren dat soort maatregelen nu eigenlijk op? Winnen we daar de wedstrijd mee? Hoe staat het met de instandhouding bij de provincies? Ik hoor grote zorgen uit Zeeland over het onderhoud aan de bruggen, dat voor de bereikbaarheid van Tholen van belang is. Wat doet de Minister daar? Vraagt de situatie niet ook om een heroverweging van de middelen? Een fors deel daarvan gaat nu naar de wegen. Moet je niet ook met betalen naar gebruik in gedachten geld voor de weg gaan inzetten voor spoor, voor ov, voor de fiets? Ik denk dat we nog fundamentele stappen moeten zetten bij fundamentele keuzes, maar ik wil ook graag weten hoe de Minister daarnaar kijkt.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het oog van de schrijver was groter dan de spreektijd. Een korte vraag van de heer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV):

De ChristenUnie maakt zich druk om de bereikbaarheid van de regio, maar juist in de regio zijn de meeste mensen afhankelijk van hun auto. Er wordt hier gezegd: laten we de auto zo duur maken dat de mensen met een klein inkomen niet meer met de auto kunnen. Dat is toch asociaal?

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

Twee van de drie huishoudens in de laagste inkomenscategorie hebben geen auto. Het Planbureau voor de Leefomgeving heeft ons er in oktober op gewezen dat vervoersarmoede een heel groot vraagstuk is, juist in de buitenwijken van de steden maar ook op het platteland. Hier ligt een grote vraag. U hoort mij pleiten voor deelmobiliteit. Ik denk dat het belangrijk is dat deelmobiliteit betaalbaar is. Daar ligt ook een kans om een oplossing te bieden voor het vraagstuk van vervoersarmoede. De ChristenUnie ziet ook veel in het beschikbaar houden van fijnmazig busvervoer voor de mensen. Ik woon zelf in het noorden van het land, waar keuzes zijn gemaakt om ook dunne lijnen overeind te houden. Daar zitten minder mensen in, maar ze zijn wel belangrijk om op een betaalbare manier toch op je bestemming te kunnen komen. Laat dat het voorbeeld zijn.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik zat bij diezelfde technische briefing van het Planbureau voor de Leefomgeving. Volgens mij was de discussie daar breder. Vervoersarmoede ging niet alleen over het ov, maar ook over de auto. De ChristenUnie stipte al aan dat twee op de drie mensen met een laag inkomen moeilijk een auto kunnen kopen. Maar dan moeten we niet, zoals de ChristenUnie voorstelt, geld gaan stuwen van de auto naar het ov. Als mensen vervoersarmoede hebben en moeilijk een auto kunnen kopen, laten we dan alsjeblieft het geld dat in het MIRT voor de auto is gereserveerd bij de auto laten, en niet de vervoersarmoede van de mensen thuis nog groter maken.

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

De heer Koerhuis doet net alsof het een hele digitale keuze is. Ik denk dat voor heel veel mensen de auto niet per se een uitkomst is, maar het kan wel een deel van de oplossing zijn. Dus daarom zeggen wij: kijk naar een breder palet aan maatregelen. Je moet zorgen voor fijnmazig ov-busvervoer. Kijk ook naar betaalbare elektrische deelmobiliteit. Dat kan op heel veel verschillende manieren. De heer Koerhuis weet dat ik niet zo'n fan ben van de deelscooters, maar alla. Maar die vinden meer partijen slecht, hoor ik hier naast mij. Dat is mooi. Maar het vraagt niet om een hele digitale keuze. De oplossing, zeg ik ook even tegen de heer Koerhuis, is niet om te zorgen dat iedereen een auto kan krijgen. Als dat de agenda van de VVD is, zeg ik: dat is niet de agenda van de ChristenUnie.

De **voorzitter**:

Heeft u hier nog iets aan toe te voegen?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Heel kort. De ChristenUnie stelt hier wel een digitale keuze voor: minder geld naar de auto. En dat terwijl er net gesteld is dat mensen moeilijk een auto kunnen betalen.

De **voorzitter**:

Daar zat eigenlijk geen vraag meer in.

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

We staan voor grote keuzes. Stikstof is een groot vraagstuk, maar er zijn ook financiële tekorten en andere problemen die zorgen voor verschuivingen in MIRT-projecten. Dat heeft het kabinet gesteld richting de Kamer. Dat vraagt om keuzes. Als je grotere keuzes moet maken, vindt de ChristenUnie dat je misschien ook even moet nadenken over wat de beste oplossing is voor een vervoersvraag en een bereikbaarheidsvraag. Durf dan ook scherp te kiezen als dat tot een fundamentele keuze zou leiden. Dat zou best kunnen zijn dat er minder geld naar de wegen moet gaan. Daar liggen gewoon grote problemen. Misschien valt er in het ov of in deelmobiliteit wel een oplossing te vinden. Dus ik hoop – die oproep doe ik aan de heer Koerhuis – op een open houding en lef.

De **voorzitter**:

Kijk eens aan. Dat is een mooie afsluiter. Dan geef ik het woord aan de heer Stoffer, namens de SGP. Gaat uw gang. Hij spreekt ook namens de BBB.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ja, voorzitter, dat klopt. Dank. Ik spreek mede namens de BBB. Mevrouw Van der Plas is een dag thuisgebleven met griep. Hopelijk is ze morgen terug.

Voorzitter. Zonder goede basis kom je moeilijk vooruit. Daarom begin ik eerst met de uitdijende instandhoudingsopgave. De Minister schrijft dat realisme noopt tot een vervangings- en renovatieprogramma dat bescheidener is dan het prognoserapport schetst. Mijn concrete vraag is dan: wat betekent dat op de weg en voor de sluis, vooral voor de mensen die die weg en die sluis gebruiken? Het uitgestelde onderhoud is al opgelopen tot 1,8 miljard euro. Dat zal ondanks het extra budget dat er in deze periode bij gekomen is op korte termijn verder oplopen. Wat is het perspectief daarna? Daar willen wij als Kamer heel graag beter in meegenomen worden. Komt de Minister snel met het gevraagde meerjarenprogramma voor instandhouding naar de Tweede Kamer? Komt er ook een afwegingskader voor instandhoudingsinvesteringen? Ik heb een dikke streep gezet onder die vraag. Daar wil ik echt graag een uitgebreid antwoord op. Daarbij komt de vraag: wanneer is het assetmanagement op orde? Dan zult u zeggen: dat is een open deur; dat is een vraag waar u het antwoord op weet. Ik blijf dat vragen tot het moment dat het op orde is, vooral ook om te laten merken hoe belangrijk het is dat we dat echt voor elkaar krijgen.

Voorzitter. De Minister wil het kwaliteitsniveau verlagen om 200 miljoen euro beheerskosten te besparen. Ik zou graag een nadere duiding willen hebben van de omvang van de besparingen ten opzichte van het kwaliteitsverlies. Minder digitale borden met route-informatie, minder toeritdosering, minder signalering: wat betekent dat concreet voor de veiligheid en de doorstroming? Want we kunnen het wel denken, maar niet iedereen kan even goed omgaan met navigatieapps en dergelijke. Wat wil de Minister met het heroverwegen van de brug- en sluisbediening en het verminderen van scheepvaartbegeleiding? Zou dat niet juist een omgekeerde modal shift bewerkstelligen? Dat is iets wat we volgens mij niet moeten willen. Ik zie ook dat de Minister wil bezuinigen op onderzoek en innovatie in het kader van onderhoud door Rijkswaterstaat. Laat ik maar gewoon klip-en-klaar zeggen dat ik daar echt faliekant op tegen ben. Dat levert op korte termijn een beetje geld op, maar de kost gaat voor de baat uit. Volgens mij is dit een bezuiniging op betaalbare instandhouding in de toekomst. Eén voorbeeld: met een nieuwe aanpak bleek de levensduur van damwanden aanzienlijk verlengd te kunnen worden. Dat scheelt een hele grote bak geld. Oftewel, dergelijk onderzoek naar innovatie betaalt zich op de langere termijn uit.

Dan een volgend onderwerp. Bewindslieden trekken aan de noodrem bij MIRT-trajecten en willen geld verschuiven naar de instandhouding. Dat roept vragen op, want om hoeveel budget gaat dat? De regio's en de Kamer hebben zich sterk gemaakt voor bijvoorbeeld de aanpak van het knooppunt A1-A30 bij Barneveld en de verbreding van de N50 bij Kampen, maar ook de A20 tussen Rotterdam en Gouda zou prioriteit krijgen. Het kan toch niet zo zijn dat deze projecten met één pennenstreek op de lange baan gaan? Daarbij komt de vraag waarom de Minister de 7,5 miljard euro voor ontsluiting van woningbouwprojecten buiten schot laat. Ik zou daar graag een uitgebreid antwoord op willen hebben.

Dan het dilemma: is een rijksbijdrage voor een extra fietsparkeerlocatie bij Utrecht Centraal echt belangrijker dan de verbetering van de zwakke achilleshiel voor het Noorden, het spoor tussen Zwolle en Meppel? Adviesraden hebben recent gewaarschuwd dat landelijke regio's worden achtergesteld. En dan komt er dit. Ik denk echt dat we het er goed met elkaar over moeten hebben.

Voorzitter. Dan datgene waar ik D66 al even op interrumpeerde: ik mis de afstemming met de provincies. Ik zou graag willen dat de Minister en de Staatssecretaris met iedere gedeputeerde in overleg gaan om per project, echt per project, duidelijkheid te geven. Daar zou ik nadrukkelijk graag een toezegging op hebben. Daarbij doe ik de oproep: benut ook de stikstofexpertise van de provincies. De Raad van State laat ruimte voor een begrensde bouwvrijstelling. Daar zou voor gekozen kunnen worden bij bijvoorbeeld veiligheids- en renovatieprojecten. Dat scheelt weer een heleboel rekenwerk.

Voorzitter. Het is ook mooi dat er een MIRT-afwegingskader ligt, met hele goede elementen. Dat wil ik nadrukkelijk zeggen, maar het is nog wel een beetje vaag. Komen er ook concrete indicatoren voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van voorzieningen en de modal shift?

Ik wil ook danken voor de hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050. Er is heel veel herkenbaars, maar ik roep de bewindslieden op om ook de aspecten betaalbaarheid, bijvoorbeeld voor mensen uit Groningen, Zeeland en Limburg – dan prikkel ik de Staatssecretaris wellicht een beetje – en verkeersveiligheid voldoende te verankeren. Die mobiliteitscomplexiteit vraagt ook gewoon om meer creativiteit. Ik noem ideeën als de volvrije baan en de hyperloop. Ik zou nog veel meer kunnen noemen, maar dat laat de tijd niet toe. Hoe laten de bewindslieden zich uitdagen?

Voorzitter. Dan nog een grote zorg: de verschraling van het ov in het landelijke gebied. We hebben het meer gehoord. Wat is er erger? Een forens die dagelijks een kwartier in de file staat, of een oudere mevrouw die geen rijbewijs heeft en de bushalte in de buurt ziet verdwijnen? Laat ik daarbij zeggen, en dan is mijn tijd op, dat ik graag wil dat het Rijk provincies in staat stelt om de verschraling van het regionale ov te stoppen.

En dan het allerlaatste, voorzitter: provincies en gemeenten hebben ook een oplopende instandhoudingsopgave. Wordt er ook gekeken of er in het Gemeentefonds en Provinciefonds voldoende budget beschikbaar wordt gesteld om ook die opgave op te pakken? Want er is natuurlijk meer dan alleen onze landelijke netwerken. De provinciale en gemeentelijke netwerken zijn minstens zo belangrijk voor de bereikbaarheid.

Dan is het op, voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat was het dan. Er is een vraag van de heer De Hoop.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik ben wel nieuwsgierig. De heer Stoffer is op dit moment verkennend in de mooiste provincie van Nederland. De voorzitter zal het mij niet kwalijk nemen dat ik dat zeg. U gaf al aan dat we met de provincies goed moeten kijken wat er nodig is, dat we hen in hun kracht moeten zetten en dat het

belangrijk is om een en ander goed af te stemmen. Kunt u nog iets meer toelichten welke zorgen u hoort in de gesprekken die u op dit moment voert? Naast de punten die ik noemde, mogen we daar in dit debat misschien nog iets meer aandacht voor hebben. Ik had het u ook in de wandelgangen kunnen vragen, maar ik vind het wel nuttig om die reflectie ook in dit debat te krijgen.

De voorzitter:

Bijvoorbeeld over Lemmer en de Lelylijn.

De heer Stoffer (SGP):

Ik zal drie dingen noemen. Om even de allergrootste zorg te pakken, ongeveer alle partijen in de provincie – dat is echt niet beperkt tot BBB of het CDA – zeggen: als dadelijk die stikstofwet 2030 erdoor komt, dan wordt de provincie onbestuurbaar, ook dat mooie Friesland van u. Dan ga je gewoon iets heel lastigs krijgen. Dat is één.

Het tweede, als ik specifiek kijk naar vervoer, dan speelt daar de Lelylijn. Dat is ook exemplarisch voor andere provincies, denk ik. Zorg dat er gewoon goede, dikke, stevige openbaarvervoerverbindingen komen, zodat jonge mensen kunnen blijven wonen in de regio waar ze opgroeien. U doet dat volgens mij, gelukkig. U bent een goed voorbeeld, u blijft Friesland trouw. Maar dat moeten er veel meer doen, die op een andere plek moeten kunnen werken maar in Friesland of in Limburg of in Overijssel kunnen blijven wonen. Die Lelylijn is wat dat betreft heel belangrijk.

En het derde: zorg voor die kleine vertakkingen. Zorg dat die haarvaten van de ov-verbinding op een creatieve wijze boven tafel blijven, want anders kun je die dikke Lelylijn wel hebben in Leeuwarden, maar als je vanuit Drachten niet in Leeuwarden kunt komen, heb je daar nog helemaal niks aan.

Ik zou er veel meer kunnen noemen, maar dat zou misschien te veel tijd vergen. Dit zijn wel een paar dingen die exemplarisch zijn voor wat ik de afgelopen weken heel stevig tegenkwam, uit een heel breed politiek palet, veel breder dan ik zelf gedacht zou hebben. Dat vind ik opmerkelijk.

De voorzitter:

Een mooi inkijkje in uw besprekingen in de mooie provincie Friesland. Dank u wel daarvoor.

We zijn gekomen aan het eind van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. De bewindspersonen hebben aangegeven 25 minuten nodig te hebben voor de voorbereiding, met de belofte dat het dan ook gebundeld zal worden, waardoor de beantwoording korter zal zijn en er ook meer ruimte is om kritische vragen te stellen. Ik schors de vergadering tot 11.10 uur.

De vergadering wordt van 10.46 uur tot 11.14 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de Minister voor zijn beantwoording in eerste termijn. Gaat uw gang.

Minister Harbers:

Dank u wel, voorzitter. Van alle kanten is dit een novum, om vroeg in het MIRT-seizoen een debat te hebben, waarin we vooruitblikken op alles wat er dit jaar nog gaat gebeuren. Dat zult u straks ook wel horen in een paar van onze antwoorden. Even los van de Mobiliteitsvisie, die ik straks als eerste blokje neem, presenteren we vandaag een aantal uitgangspunten die we als kabinet proberen te verwerken bij de voorbereiding van de begroting 2024 en het MIRT-proces.

Dat begint, zoals u weet, met het bestuurlijk proces Leefomgeving in juni en dan de bestuurlijke overleggen MIRT in november. Vandaaruit

proberen we dan ook de lijnen naar de komende jaren te trekken. Op een aantal heel terechte vragen zal het antwoord straks zijn dat we dat nu juist de komende maanden gaan doen, maar dan weet u in ieder geval wat de inzet van het kabinet daarbij is. Dat geldt allemaal voor het gebruikelijke MIRT-proces, maar er ligt een stuk bij dat wij vorig jaar hebben aangekondigd, en dat is de hoofdlijnennotitie voor de Mobiliteitsvisie 2050. Dat is een doorkijk over 27 jaar, dus daar begin ik zo meteen ook mee. Ik wou de vragen die gesteld zijn behandelen in de volgende volgorde. In de eerste plaats de Mobiliteitsvisie 2050. Twee: vooruitblik op het MIRT-proces dit jaar, inclusief de financiën. In de derde plaats de vragen die gesteld zijn over de basiskwaliteit van de RWS-netwerken. Ten vierde nog een aantal vragen over de afweegmethode van het Mobiliteitsfonds. Tot slot zijn er twee of drie vragen gesteld over individuele projecten. En daarna zijn er nog twee of drie overige vragen. Die zes blokjes komen aan de orde.

Ik begin met de vragen die gesteld zijn over de Mobiliteitsvisie. Mevrouw Van Ginneken vroeg naar de ongelijke verdeling van voorzieningen in het land, die we met uitsluitend verkeerskundige oplossingen in de hand zouden werken. Zij vroeg hoe we investeringen in voorzieningen koppelen aan mobiliteitsbeleid. Mijn korte antwoord zou zijn dat dit nou juist de hoofdboodschap is van de Mobiliteitsvisie. Wij kunnen onmogelijk alle bereikbaarheidsvragen en mobiliteitsvragen die vanuit andere voorzieningen opkomen, blijven voorzien van extra verbindingen en extra infrastructuur. Dat weten we natuurlijk ook al een aantal decennia. Maar juist deze integrale Mobiliteitsvisie betekent ook werk voor alle andere sectoren, zoals de ruimtelijke ordening. Daarbij is nabijheid van voorzieningen ook een belangrijke sleutel, om te voorkomen dat je altijd ver op pad moet om een bepaalde voorziening te bereiken. We gaan dus ook indringend in gesprek met de zorgsector, onderwijs en alle andere sectoren, om voorzieningen ook daar te plaatsen waarbij het geen nieuwe bereikbaarheidsvragen oproept, of om af en toe misschien wat meer te spreiden, waardoor je voorzieningen ook dichterbij mensen kunt organiseren en je er niet altijd een lange rit voor nodig hebt. Dat pakken we dus ook integraal op in het kabinet.

Mevrouw Van Ginneken vroeg ook welke vraagstimulerende regelingen we kennen en welke effecten die hebben op het voorzieningenniveau. Ik ben bereid te verkennen wat ervoor nodig is om dat inzicht op een zorgvuldige manier te verkrijgen; dat zeg ik mevrouw Van Ginneken toe. Dan kunnen we daarop terugkomen in het aangekondigde actieprogramma dat we nu aan het schrijven zijn voor de uitwerking van deze Mobiliteitsvisie. Dat actieprogramma krijgt u voor de begrotingsbehandeling in het najaar, dus dan komen we daarop terug.

Ik heb de vraag waarom de Minister van VRO hier niet is, maar even aan de Kamer gelaten, aangezien de Kamer over het uitnodigingsbeleid gaat. Maar u kunt gerust zijn dat wat ik zojuist aangaf ook heel veel betekent voor de ruimtelijke ordening. Er wordt dus in eendrachtige samenwerking van de Staatssecretaris, de Minister van VRO en mij gekeken naar de richtinggevende keuzes die in de ontwerpnota Ruimte moeten worden gemaakt.

Mevrouw Van der Graaf vroeg naar het recht op bereikbaarheid en in hoeverre dat wordt uitgewerkt naar een juridisch afdwingbaar recht. Ik zou het niet gelijk een juridisch afdwingbaar recht willen maken. Ik vind het veel belangrijker dat we als uitgangspunt van ons beleid hanteren dat iedereen het recht heeft om zich te kunnen verplaatsen om de bestemming te bereiken. Maar in een ingewikkeld land als Nederland is dat natuurlijk nooit een onbegrensd recht, want dat moet wel passen binnen de geldende publieke kaders van bijvoorbeeld veiligheid, klimaat en leefomgeving. Dat is ook de manier waarop we dat al eeuwenlang in Nederland bij elkaar puzzelen en organiseren.

Additioneel daaraan was de gewetensvraag of wij als bewindslieden het onderscheid tussen recht op mobiliteit of verplaatsing en recht op bereikbaarheid voldoende scherp hebben. In de optiek van mevrouw Van der Graaf wordt dat nog veel gelijkgeschakeld. Het klopt dat bereikbaarheid niet hetzelfde is als mobiliteit of verplaatsing. Vandaar dat het kernpunt van de Mobiliteitsvisie juist is om ook de nadruk te leggen op de rol van het ruimtelijk beleid en het beleid inzake waar je andere voorzieningen plaatst in het land.

Dat laat onverlet het grote en blijvende belang van verplaatsingen en mobiliteit om voorzieningen te kunnen bereiken, maar het gaat bij verplaatsen en mobiliteit om meer dan alleen naar voorzieningen. Mensen willen ook voor de lol op pad, naar familie, vrienden en kennissen, om te winkelen of om andere redenen. Het is niet alleen dat je iedere dag naar het ziekenhuis hoeft, en gelukkig maar.

De heer De Hoop vroeg waarom er weinig aandacht is voor internationale verbindingen met de trein en de boot. We hebben geprobeerd om in de visie zeker aandacht te hebben voor internationale verbindingen, zowel voor personen- als voor goederenvervoer. In die visie stellen we dat de kwaliteit en continuïteit van ons internationale netwerk ook een groot publiek belang vormen, zeker voor een klein land met een groot buitenland. We hebben bijvoorbeeld de verbindingen met de strategische knooppunten in de buurlanden benoemd, en ook de goederenvervoercorridors. Bij dat alles geldt het uitgangspunt dat voor de hele Mobiliteitsvisie geldt, namelijk: de juiste mobiliteit op de juiste plaats en op de juiste tijd. Na dat grote buitenland kwam ook de vraag van de heer De Hoop om te reflecteren op het verdwijnen van voorzieningen in dorpen als Harfsen en het verdwijnen van de bruggen in Pekela, waarover ik van de week dat artikel las. Als je wat verder inzoomt op die gebieden, dan zie je dat het vaak een complexe samenhang is tussen demografische ontwikkeling, voorzieningenniveau en mobiliteit. Daarom hebben we in de hoofdlijnennotitie voor de Mobiliteitsvisie aangegeven dat we integrale bereikbaarheidsdoelen willen gaan verkennen en verder gaan uitwerken. Dat doen we natuurlijk in gesprek met andere departementen en dat komt dan terug in dat aangekondigde actieprogramma. Vandaaruit kun je dan ook het gesprek aangaan hoe je de bereikbaarheid en de kwaliteit in die gebieden verder kunt waarborgen.

Een vraagstuk daarachter is dat we dat samen met de medeoverheden doen. Over deze hoofdlijnennotitie hebben we uitvoerig overleg gevoerd, bijvoorbeeld met IPO en VNG, want het Rijk is een belangrijke, maar lang niet de enige aanbieder van infrastructuur in Nederland. Iedere overheidslaag heeft zijn eigen infrastructuur aan te leggen en te onderhouden. Als je dan inzoomt, kom je ook langs die lijn bij de bruggen in Pekela. Het is geen rijksinfrastructuur. Ik begrijp wat voor impact dat heeft op zo'n gemeente. Maar vervolgens moet je dan wel kijken op welke wijze dat dan voldoende zou worden gefaciliteerd uit het Gemeente- en het Provinciefonds; dat gesprek moeten we ook breder voeren. Voor de medeoverheden zijn daar uiteindelijk de financiële middelen om hun deel van de infrastructuur op peil te houden.

Nu ben ik niet helemaal doof en blind voor de problemen die daar zijn, want de medeoverheden lopen tegen dezelfde problemen aan als lenW: stijgende kosten, krapte op de arbeidsmarkt, soms noodgedwongen infrastructuur die het al lange tijd doet waarbij een beetje beknibbeld is op de noodzakelijke onderhoudsbeurten. Dus ook op die manier heeft dat wel de aandacht van het kabinet. Collega Bruins Slot pakt dit op in het kader van de hele verdeelsystematiek van gelden, samen met de medeoverheden.

De heer Stoffer vroeg om de aspecten betaalbaarheid over het hele land en verkeersveiligheid voldoende mee te nemen. Ja, dat doen we. Die aspecten zijn onderdeel van de brede welvaartsbenadering waar ik later in

het blokje over de afweegmethode verder op inga. Dat proberen we te doen met nadrukkelijk aandacht voor alle regio's in Nederland. De heer Stoffer zei ook dat er nog meer concrete indicatoren nodig zijn, bijvoorbeeld voor de bereikbaarheid van voorzieningen en de modelshift in het goederenvervoer. Die pakken we ook op. Dan loop ik eigenlijk al een beetje vooruit op de afweegmethode. Excuus daarvoor. De afweegmethode voor nieuwe investeringen in het Mobiliteitsfonds is in ontwikkeling. Onderdeel van die verdere ontwikkeling is het kijken naar mogelijke indicatoren om binnen de thema's als verkeersveiligheid, bereikbaarheid, landelijk gebied en internationaal te kunnen prioriteren. Als we de uitwerking van de mobiliteitsvisie aan het eind van het jaar rond hebben, wordt dat vervolgens een heel belangrijke bouwsteen om die prioritering ook te kunnen doen. Voorafgaand aan de begrotingsbehandeling in het najaar wordt u nader geïnformeerd over de uitwerking van de mobiliteitsvisie. Dan kunnen we ook meer inzichtelijk maken hoe die indicatoren gebruikt kunnen gaan worden in de afweegmethode. De «volvrije baan». Dat was een vraag van de heer Stoffer?

De heer **Stoffer** (SGP):

Nee voorzitter, ik heb gewoon een paar voorbeelden genoemd. Als u zegt «wat is dat ook alweer»; dat vroeg ik me eerst ook af. Het was een voorbeeld om gewoon creatief te zijn, zeg maar. Het gaat erom dat u zich laat uitdagen.

Minister **Harbers**:

Die uitdaging ga ik zeker aan. Sowieso is dit een heel leuk beleidsterrein, dus daar kijk ik graag naar en daar lees ik graag over. U kunt verzekerd zijn van die brede oriëntatie op alle ervaringen in binnen- en buitenland bij de Staatssecretaris en mij. Die zullen we ook hard nodig hebben. Nederland is een slim land, maar we moeten het vaak nog slimmer doen op een beperkt aantal vierkante meters.

De heer Krul vroeg naar de investering in regio's waarbij we ook kansenagenda's moeten meewegen. Dat is een aanbeveling uit het advies van de Rli, «Elke regio telt», dat een paar dagen geleden verscheen. Ik vind dat een heel interessante suggestie. We zullen in de kabinetsreactie op het rapport binnenkort verder op deze aanbeveling ingaan.

Dan tot slot bij de Mobiliteitsvisie even wat punten over de auto, waar zowel de heer Madlener als mevrouw Van Ginneken vragen over hadden. De heer Madlener haalde het voorbeeld aan van de Kia Picanto, die straks acht keer duurder wordt. Dan doelt hij op een van de varianten uit de uitwerking van betalen naar gebruik. Dat is dan ook gelijk mijn antwoord. De Kamer weet dat wij voor de uitwerking van betalen naar gebruik heel veel onderzoeken laten doen, om straks tot de beste variant te komen. Er zijn heel veel varianten uitgewerkt en doorgerekend. Alle onderzoeken die gereed zijn, heeft de Kamer al gehad. Er is een variant waarbij het inderdaad voor een autoklasse als die van de Kia Picanto acht keer duurder zou worden. Tegelijkertijd zijn we er nog lang niet, want er loopt ook nog onderzoek – dat weet de Kamer – naar bijvoorbeeld koopkrachtfactoren en naar de effecten die het zou hebben op de verdeling tussen autogebruik in de stad en op het platteland. Dat is allemaal werk dat nog onderhanden is. Ook dit onderzoek, waar deze variant in zit, kent heel veel meer varianten. Pas als dat allemaal gereed is – dat verwachten we voor de zomer – is het aan het kabinet om uit die veelheid aan informatie een voorstel te doen over hoe vervolgens betalen naar gebruik eruit zou moeten zien. Het zou zomaar kunnen zijn dat daar dus niet een variant in zit waarin de Kia Picanto acht keer zo duur wordt als nu, want dat lijkt mij ook wel een beetje gortig.

Dan het autogebruik. Ik probeer het midden te houden tussen de uiteenlopende meningen in deze commissie waar het gaat om de auto. Ik blijf bij het standpunt dat ik sinds mijn aantreden heb ingenomen. Het

mobilititeitssysteem in Nederland is gewoon een fijnmazige samenwerking tussen alle vormen van vervoer, waarbij ik niet de ogen sluit voor het feit dat heel veel mensen voor heel veel verplaatsingen in overwegende mate de auto nemen. Uit allerlei onderzoek blijkt dat dit gebruik in de komende jaren beslist niet afneemt. Dat is ook logisch, want het is een resultante van hoe we het land hebben ingericht. Als je eenmaal op een plek woont waar voorzieningen nog niet nabij zijn, heb je heel vaak geen andere keus dan met de auto te gaan. Wij zetten in op een goed samenspel tussen al die modaliteiten, waarbij je gestimuleerd wordt om de juiste modaliteit op de juiste plaats en de juiste tijd te nemen.

Dat is niet een een-op-een lofzang op de auto, in de zin van «het is alleen maar de auto», zoals meneer Madlener misschien heel graag van mij zou horen. Gelukkig maar, hij schudt al nee. Het is ook niet zo dat ik vind dat we coûte que coûte het aantal kilometers per auto naar beneden zouden moeten brengen, omdat uiteindelijk daarachter de doelen centraal staan: minder fijnstofemissie, bijvoorbeeld, en beperking van het gebruik van schaarse grondstoffen.

Je ziet ook een ontwikkeling van de auto die maakt dat heel veel van wat we in het verleden geaccepteerd hebben als vies, vuil en lawaaierig, door de technische ontwikkeling allemaal in pijsnel tempo schoner, stiller, zuiniger aan het worden is. Er zijn ook nog wel ontwikkelingen te gaan, bijvoorbeeld op het gebied van autobanden. Die wil ik een kans geven, want als je kijkt naar de toekomst van de auto, dan zie je dat die schoner, stiller en zuiniger wordt en met je meedenkt. De auto kan nu al dingen van je overnemen, en in de verre toekomst misschien nog veel meer functies. Of hij wordt helemaal zelfrijdend. Dat zou ook heel goed zijn om de capaciteit van het wegennet nog veel beter te kunnen benutten, want de afstanden onderling worden dan ook een ander vraagstuk. Daarmee is ook een grote bijdrage aan de verkeersveiligheid mogelijk. Ik sluit mijn ogen niet voor die ontwikkelingen en ik wil die graag een kans geven.

Tot slot nog de vraag van mevrouw Van Ginneken over spreiden, mijden en prijsdifferentiatie, ook op de weg. Zij weet dat een spitsheffing op de weg niet past binnen de kaders die Staatssecretaris Van Rij en ik hebben meegekregen vanuit het coalitieakkoord voor het uitwerken van betalen naar gebruik. Wat de spreidingsafspraken betreft: dat doen we over de volle breedte, dus niet alleen waar het gaat om bijvoorbeeld onderwijsvoorzieningen en het openbaar vervoer. We werken ook samen met regionale overheden aan de inzet van regionale werkgeversnetwerken en bedrijven om ook hun deel daarin bij te dragen. Recent heb ik in overleg met VNO-NCW afgesproken dat zij via hun regionale verenigingen gaan kijken wat bedrijven in hun achterban willen doen aan bijvoorbeeld het beperken van autoverkeer in de spits, al is het maar omdat een ander deel van hun achterban die schaarse wegcapaciteit misschien ook nodig heeft voor het vrachtverkeer. Dus daar werken we volop aan.

Voorzitter. Dat voor wat betreft de Mobiliteitsvisie, voordat ik doorga naar de vooruitblik op het MIRT en de financiën.

De **voorzitter**:

Dank u wel, heel helder. Ik kijk even rond. De heer Madlener heeft een vraag, en dan mevrouw Van Ginkel.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik wou als eerste zeggen: ik vond die Mobiliteitsvisie nou echt een zeer onleesbaar stuk. Ik had echt moeite met het ambtelijke taalgebruik. De andere rapporten, zoals de Integrale Mobiliteitsanalyse, vond ik juist erg goed en duidelijk. De kerncijfers zijn ook duidelijk. Dus we hebben hele goede rapporten, maar dit vond ik echt ... Heb ik al gezegd dat ik het een slecht stuk vond? Ik vond het echt onleesbaar. Maar goed, we hebben nu de Minister gehoord. Ik zie dan wel mooie woorden over het recht op verplaatsen en op voorzieningen, maar het tegenovergestelde gebeurt,

want die voorzieningen worden juist geconcentreerd. Ziekenhuizen in de regio gaan sluiten en er is sprake van schaalvergroting. Zelfs scholen gaan allemaal samen in een brede school. Bij ons in het dorp ook. Er waren er drie en dat wordt één grote school. Dat is de beweging die ik zie en dat is ook wat het kabinet wil dat er gebeurt, volgens mij, want het kabinet doet niets aan die ziekenhuizen. Dus dat is een tegengestelde beweging.

De voorzitter:
En uw vraag is?

De heer Madlener (PVV):
Dan het recht op verplaatsten. Dan denk ik: ja, dat klinkt leuk, maar Schiphol wordt half gesloten. Dan vrijheid van keuze: de juiste mobiliteit. Als ik straks in Spanje op vakantie ga, moet ik van D66 de trein nemen. Dat is geen juiste keuze van mobiliteit. Dus het tegenovergestelde gebeurt.

De voorzitter:
U mag nu een vraag stellen. Dit is een hele recensie, maar die is meer voor de tweede termijn.

De heer Madlener (PVV):
Maar goed, ik moet in één ... Nou ja, dat is dus de vraag: wat gaat de Minister eraan doen dat dit niet gebeurt?

Minister Harbers:
Ik vind het jammer dat de heer Madlener niet zo'n fan is van de Mobiliteitsvisie. Ik neem de kritiek ter harte als het taalgebruik te ambtelijk is. Voor iedereen die het de komende jaren graag bij de hand wil hebben, heb ik straks overigens een gedrukt exemplaar bij me, maar dat zal waarschijnlijk niet naar de heer Madlener gaan. Een heel korte reactie. Ja, juist omdat het kabinet die ontwikkeling ziet dat voorzieningen vaker geconcentreerd zijn in de afgelopen jaren, hebben wij deze Mobiliteitsvisie. Dat is kabinetsbeleid. Het is gewoon behandeld in de ministerraad. Wij hebben gezegd: wij moeten met veel meer departementen aan de slag, omdat je dit niet ongebreideld kunt doorzetten. Dan creëer je allerlei aanvullende mobiliteitsvraag, waar het al best lastig is om de huidige vraag in een land als Nederland altijd in te passen. Je kunt het zien als een opdracht die het kabinet zichzelf heeft gegeven om veel breder te kijken naar waar je al die voorzieningen plaatst en dan altijd mee te nemen wat dit doet met de vraag: hoe kunnen mensen er komen en kunnen ze er überhaupt komen?
Schiphol sluiten we niet, integendeel. We brengen het in balans met de omgeving. Ook als het gaat om internationale reizen, is het adagium: de juiste mobiliteit op de juiste plek. Dan zijn er bestemmingen dichtbij, zoals Parijs, Londen en Düsseldorf, die zich eerder lenen voor een reis per trein dan een vlucht. Vaak is het qua reistijd een voordeel als je trein kunt nemen, zeker als dat een hogesnelheidstrein is. Barcelona is dan nog wel een uitdaging, dat geef ik grif toe.

Mevrouw Van Ginneken (D66):
De Minister heeft op een aantal van mijn vragen gereageerd. Dat heeft een aantal vervolgvragen uitgelokt. Ik laat even aan u hoe u daarmee omgaat, voorzitter. De Minister schetste mooie technische ontwikkelingen op het gebied van de auto, waardoor fijnstof – «viezigheid» was geloof ik het woord dat de Minister gebruikte – minder is geworden. Dat is hartstikke goed nieuws voor de regio's waar de auto echt het eerst aangewezen vervoermiddel is. Maar er is nog een punt van zorg waarover ik de Minister niet heb gehoord. Dat is het enorme gebruik van grond-

stoffen voor grotere auto's en meer auto's en de schaarse ruimte in stedelijk gebied, waar juist die alternatieven zijn. Dus daar ligt nog echt een zorg van D66. Kan de Minister daarop reflecteren?

Ik ben blij dat de Minister aangeeft dat ook auto's betrokken worden bij het gesprek met werkgevers over spreiding. Kan de Minister toezeggen de Kamer periodiek specifiek te informeren over hoe zich dat ontwikkelt en wat het oplevert?

Als ik nog één korte opmerking mag maken?

De voorzitter:

Ja, heel kort.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Mijn vraag over de spitsheffing was nadrukkelijk niet bedoeld om de afspraken over betalen naar gebruik anders in te vullen, maar juist omdat we van het buitenland heel veel kunnen leren over wat we tot 2050 nog meer zouden kunnen doen. Misschien kan de Minister aangeven of hij in de internationale analyse allerlei interessante goede ideeën heeft gezien waar hij misschien wel nog iets mee zou kunnen in de Mobiliteitsvisie.

Minister Harbers:

Veel vragen in één. Waar het gaat om grondstoffen: zeker. We kijken bijvoorbeeld naar circulariteit en hergebruik van onderdelen van auto's. De uitstoot van fijnstof is gelukkig de afgelopen 30 jaar alweer met zo'n 75% afgenomen. Wat het ruimtegebruik betreft: ik zie dat, maar ik denk ook dat de ruimte die mobiliteit in Nederland inneemt uiteindelijk niet extreem groot is. We maken best efficiënt gebruik van onze infrastructuur, zeker als je het vergelijkt met buitenland, waar mensen toch heel snel denken: hoe krijg je dat in hemelsnaam allemaal verstouwd over twee of drie banen of over twee sporen? Kijk naar de emplacementen in Brussel. Wat het ruimtegebruik in binnensteden betreft zie je natuurlijk – dat debat hebben we vaker gevoerd – dat ruimte in buitenwijken, kleinere plaatsen en suburbane gebieden op een andere manier wordt ingevuld dan in binnensteden. Dat doen gemeenten zelf. Ik wil die vraag ook vooral bij de gemeenten laten.

Dan ben ik vast nog een vraag vergeten. O ja, de spitsheffing. We weten op zichzelf vrij veel van spitsheffing. Alleen hebben we daar in Nederland in het coalitieakkoord niet voor gekozen. Als er ooit een kabinet komt dat zegt «we willen wel die kant op», is het niet zo dat we met onderzoeken en verder met alles op nul moeten beginnen. We hebben er alleen niet voor gekozen in Nederland, ook omdat ik denk dat betalen naar gebruik heel veel vergt van alle ambtenaren die daaraan werken. Ik wil daar de inzet op concentreren. We willen voor dat instrument gericht het draagvlak opbouwen. Ik denk dat het de discussie daarover niet helpt als we allerlei zijnvliegiers erbij pakken. We hebben in het verleden bij de vorige twee discussies over betalen naar gebruik gezien dat daarmee het draagvlak als sneeuw voor de zon verdwijnt.

De voorzitter:

Meneer De Hoop met een korte vraag. U heeft al zo veel vragen gesteld.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik maakte de opmerking dat ik ambitie miste bij de internationale treinlijnen. Dat zit 'm niet zozeer in de continuïteit en de kwaliteitsverbetering van de lijnen die de Minister voor zich zag. Daar staan zeker een aantal dingen in en daarin geef ik de Minister ook gelijk. Maar ik zag bijvoorbeeld niet een nieuwe treinlijn. We hebben het over de Mobiliteitsvisie voor 2050. Ik zou daarin zo graag meer ambitie willen zien van de Minister. Zou hij daar nog wat meer op kunnen ingaan?

De voorzitter:

Dat was een goede interruptie.

Minister Harbers:

In de Mobiliteitsvisie 2050 staan geen kaarten met netwerken, of het nou gaat om vaarwegen, wegen of treinlijnen in 2050. Er staan uitgangspunten in, waarmee we in de komende 27 jaar de verstandige beslissingen willen nemen. De Staatssecretaris gaat straks verder in op spoorverbindingen. Daar zat wel de vraag achter: heeft het de goede plek in bijvoorbeeld de MKBA en dergelijke? In de nieuwe IMA hebben we de waarde van grensoverschrijdende mobiliteit toegevoegd. Dat is zo'n indicator waardoor je straks waarschijnlijk sneller zult komen tot dat soort beslissingen om grensoverschrijdende verbindingen toe te voegen.

De voorzitter:

Een korte vraag.

De heer De Hoop (PvdA):

Dit vind ik positief, dank. Dat had ik zelf niet scherp genoeg. Dan heb ik nog één andere vraag. Die gaat over het mijden en spreiden. De Minister gaf aan dat hij gesprekken voert met werkgevers en met het onderwijs. Ik wil graag dat de Minister ook goed kijkt naar de rol van de rijksoverheid zelf, met 120.000 ambtenaren. Ik mis soms de ambitie om daar zelf meer sturing te hebben. Er is in 2021 een motie aangenomen van mijzelf en mevrouw Bouchallikh. Ik zou graag zien dat er vanuit het Rijk zelf ook meer ambitie is op dat vlak.

Minister Harbers:

Als ik zie hoeveel er alleen al hier in Den Haag thuisgewerkt wordt bij het Rijk, denk ik dat dit positief afsteekt bij veel private sectoren. Het effect zie je ook gewoon als je 's ochtends naar Den Haag rijdt. De ellenlange files die vroeger op de Utrechtse Baan stonden, zijn er niet of ze zijn een stuk korter. Het is natuurlijk een afweging: je wilt niet dat je mensen vijf dagen per week alleen maar thuis zijn, want je hebt ook onderling contact nodig. Dat zegt de heer De Hoop trouwens ook niet. Maar voordat we daar nog verder ambities en alles overheen leggen, kunnen we misschien eerst voor een volgend debat gewoon even de feiten op een rij zetten, in de trant van «hoe loopt het nu en wat doen we eraan», en pas dan de vraag beantwoorden of er nog een tandje bij moet. Dat zeg ik toe aan de heer De Hoop. Het t-woord.

De voorzitter:

Die toezegging staat genoteerd. Dan gaat u door naar uw tweede blokje.

Minister Harbers:

Het tweede blokje is de afweging die we te maken hebben richting het MIRT en de begroting voor 2024. Een van de meest markante punten daarin is het voorstel om geld te verschuiven van aanleg naar instandhouding, in ieder geval op de netwerken van Rijkswaterstaat. Laat ik maar even beginnen in algemene zin, want er zijn heel veel vragen over gesteld. Ik zeg er gelijk bij dat dit het voornemen is dat het kabinet heeft voor de rondes die nu komen. Er is bijvoorbeeld gevraagd om welke bedragen het gaat en wat er precies gebeurt en hoe. De voorjaarsbesluitvorming door het kabinet is pas in de fase van eerste gesprekken. De Voorjaarsnota moet ook nog worden vastgesteld door het kabinet. Pas daarna begint de verdere uitwerking van de begroting voor 2024, die op Prinsjesdag wordt gepresenteerd. Dus het gaat hier echt om de uitgangspunten die het kabinet meeneemt. Maar op de vraag «hoeveel geld precies, hoeveel dit en hoeveel dat en wat het betekent per provincie per project» zeg ik: dat is precies het gesprek dat de komende tijd gevoerd moet worden. En ja, we

gaan met iedere provincie in gesprek. We gaan met iedere provincie het MIRT-boek doornemen op wat dat vervolgens betekent. Die projecten zijn vaak in een andere fase, van verkenning of planstudie. Ieder project is natuurlijk weer anders: betaalt de regio wel of niet mee en zo ja, in welke mate? Heeft men zelf ook nog alternatieve plannen? Dat moet allemaal nog beginnen. Dit is het eerste uitgangspunt waarmee we die gesprekken voor volgend jaar willen ingaan.

De belangrijkste keuze die daarin zit, is de keuze om actief geld van aanleg naar instandhouding te brengen. Dat is natuurlijk geen keuze, zeg ik tegen de heer Madlener, waarvan ik dacht: hé, dat ga ik nu eens even fijn doen. Dat had ik me ook niet helemaal voorgenomen toen ik aantrad. Als je een jaar op deze plek zit, is dat eigenlijk de enige realistische keuze die je kunt maken, om met al het geld dat we hebben in ieder geval iets goeds te doen voor Nederland. De realiteit is dat, afgezien van een paar projecten die nu nog in behandeling zijn bij de rechter, de portefeuille op aanleg stopt. Dat heeft simpelweg te maken met stikstof. We hebben vorig jaar het vraagstuk gehad van beperkt beschikbare deskundigheid van mensen die berekeningen kunnen maken voor stikstof, maar met alleen de berekening ben je er niet. Uit die berekeningen komt meestal naar voren dat je een stikstofopgave hebt die nog gemitigeerd moet worden. We weten hoe mitigatie eruitziet, namelijk het opkopen van andere bedrijven die in de stikstofruimte kunnen voorzien. We weten hoe moeilijk en hoe ingewikkeld dat is. Ik noem ook alle emoties daaromheen, bijvoorbeeld in relatie tot de PAS-melders, die natuurlijk ook in de provincies volop spelen. De provincies zijn daarin de sleutelspelers, omdat zij uiteindelijk de intrekkingsvergunningen moeten doen.

Ik zie in alle realiteit niet dat we grote aanlegprojecten kunnen uitvoeren, behalve de projecten die onderhanden zijn. Dat zijn er een paar die nog bij de rechter liggen. Dat zijn er een paar waarvoor op dit moment de aanbesteding loopt. Daarnaast is er de uitzondering voor de 7,5 miljard-projecten voor de woningbouw, omdat we daarover recent aan besluitvorming hebben gedaan. Dat is in tijd bijna allemaal later, want daar begint het rekenen en tekenen eigenlijk nu pas. Dan ben je toch wel een paar jaar van een aanlegbeslissing verwijderd. Verder noem ik de verkeersveiligheidsprojecten uit de twee potten van 200 miljoen en 500 miljoen. Die laten we uitgezonderd, maar voor de rest zien we gewoon niet dat realistisch gezien de komende jaren de aanleg kan starten.

Dat heeft een paar gevolgen. In de eerste plaats dat mensen die bij Rijkswaterstaat werken en op aanleg zitten, binnen no time natuurlijk een andere baan gaan zoeken, als ze op projecten zitten waarmee de komende jaren weinig gebeurt, terwijl we alle mensen bij Rijkswaterstaat juist heel hard nodig hebben. Ik wil hen zinvol werk laten doen. Ik wil ze ook heel graag binnenhouden. Sterker nog, ik wil dat er meer ingenieurs bij Rijkswaterstaat komen en nog heel veel andere mensen daaromheen, onder wie stikstofdeskundigen.

Het tweede gevolg is dat de bedrijven, de aannemers, die in de aanleg actief zijn onderuit dreigen te gaan. Die hebben we straks, als de aanleg ooit weer kan, heel hard nodig.

Het derde gevolg is dat we des te afhankelijker zijn van de staat van onderhoud van de bestaande infrastructuur. We weten – want dat is ook in het coalitieakkoord al meegegeven – dat er niet alleen uitgesteld onderhoud is, maar ook dat de infrastructuur die gemiddeld zo'n 50 jaar oud is in sneller tempo verslechtert dan we de afgelopen tientallen jaren dachten, door intensiever gebruik en door zwaardere voertuigen in alle categorieën. Ook een elektrische auto is zwaarder en trucks zijn zwaarder geworden. Bij gebrek aan aanleg de komende jaren zijn we des te meer afhankelijk van de bestaande infrastructuur en hebben we wel de enorme opgave om beheer, onderhoud, vervanging en renovatie veel sneller op peil te brengen. Dan treft het dat veel infrabeheer- en onderhoudspro-

jecten en ook veel vervangings- en renovatieprojecten geen of een aanzienlijk kleinere stikstofopgave kennen. Het is dus juist omgekeerd: het was geen keuze uit luxe, maar het is wel een keus om met de miljarden die in het coalitieakkoord aan de begroting zijn toebedeeld, zo maximaal mogelijk erop in te zetten dat we er daadwerkelijk iets voor terugzien in het land, in ieder geval in een infrastructuur die nu nog goed is en die we echt op goed niveau willen houden. Dat willen we gelijk voor acht jaar vooruit programmeren. Ik kom daar straks bij het basiskwaliteitsniveau op. Daarmee willen over het hele land, in plaats van op een aantal plekken, een soort constante, goed onderhouden kwaliteit realiseren. Dat is de essentie van wat daarachter zit.

Ik hoop een aantal vragen te hebben afgevangen. Het belangrijkste dat daar nog achter zit, is: die uitzonderlijkheid bij stikstof betekent dat we een aanzienlijk deel van de gelden die voor de aanlegprojecten gereserveerd zijn, naar voren halen en besteden aan onderhoud. Dat betekent dat op langere termijn uit volgende ophogingen van het Mobiliteitsfonds die posten aangezuiverd moeten worden op het moment dat je daadwerkelijk met de aanleg start, maar dan zit je echt in de volgende kabinetsperiode. In tegenstelling tot wat we vroeger zouden doen, namelijk «dat schuiven we op de lange baan en dan verdwijnt het uit het MIRT-boek», doen we dat nu niet, want de aanleiding met stikstof is zo uitzonderlijk dat ik wil dat al die projecten waar we al aan gewerkt hebben, in ieder geval in portefeuille blijven voor het moment waarop ze weer opgestart kunnen worden.

Het derde is dat er per project nog wel geld gereserveerd zal blijven, zij het niet voldoende voor de aanleg. Ik vind het ook onderdeel van het overleg met de provincies in de komende maanden om na te gaan of ze zelf wellicht wensen hebben als dingen noodgedwongen op de lange baan worden geschoven, zoals in de provincie Brabant gebeurt, die recent gezegd heeft: de komende tijd kunnen we simpelweg geen vergunningen meer verstrekken. We moeten bespreken of provincies zelf wensen hebben om dat geld eventueel op alternatieve wijze aan te wenden om in de omgeving maatregelen te nemen waarmee ze, bij gebrek aan een gepland aanlegproject, de doorstroming in ieder geval nog een beetje overeind kunnen houden. Dat is het gesprek dat we de komende tijd allemaal gaan voeren.

De heer Stoffer zei: een aantal knooppunten komt met één pennenstreek op de lange baan. Er is nog volop ruimte voor overleg met provincies, maar het klopt dat er voor hele grote aanpakken van A-wegen de komende jaren simpelweg stikstofruimte ontbreekt. Hiermee hoop ik alle vragen over provincies, projecten et cetera te hebben afgevangen. Dit is het proces dat we de komende tijd gaan doorlopen, inclusief de Noordkop van Noord-Holland, zeg ik tegen de heer Krul.

Ik neem in dat opzicht ook kennis van de wens van de heer Koerhuis. De A1/A28 Hoevelaken en de A1/A30 Barneveld zullen onderwerp van overleg zijn, met de provincie Gelderland in dit geval. Ook daar is het echt een samenspel. Als je dat echt wilt, welke mogelijkheden zie je dan – die zijn beperkt in Gelderland – om de komende tijd in de stikstofruimte te voorzien? Dat zal bij heel veel van die projecten de vraag zijn. Ik hoop dat iedereen overal met goede wil aan tafel zit, maar uiteindelijk is het de realiteit die zegt dat het de komende paar jaar gewoon niet gaat.

De heer Stoffer vroeg of ik de fietsparkeerlocaties bij het Jaarbeursplein in Utrecht belangrijker vind dan de verbreding van de N50 bij Kampen. Nee, het is niet zo dat het een belangrijker is dan het ander, maar het is wel zo dat het een sneller te realiseren is dan het ander. Aangezien hij de N50 noemde, breng ik wel in herinnering dat er gisteren een brief naar de Kamer is gegaan – of misschien gebeurt dat vandaag – naar aanleiding van zijn motie van dit najaar over de urgente tijdelijke maatregelen bij de N50 tussen Kampen en Kampen-Zuid. Ik ben blij dat het, mede daartoe aangespoord door zijn motie, gelukt is om een aannemer te vinden die in

mei aanstaande de middenafscheiding daar gaat bouwen. Dat kan in ieder geval wel.

De heer Koerhuis zei: woningbouwprojecten worden vaak gecombineerd met andere aanlegprojecten en lopen ook aan tegen een gebrek aan stikstofruimte. Daar ben ik net eigenlijk al op ingegaan. Het kabinet heeft gezegd dat er 900.000 woningen moeten komen. Voor die planvorming heb je, als zo'n wijk ontwikkeld wordt, ook een visie en een invulling van de mobiliteit nodig. Die heb je ook weer nodig voor je MER en voor je andere vergunningen. Om die reden zonderen we die projecten uit, gewoon omdat voor heel veel van die wijken het teken- en planwerk nu pas begint. Je bent echt wel weer een paar jaar verder voordat het tot besteding en aanleg komt.

Dan de verschillende netwerken, een vraag van de heer Koerhuis. We hebben het nu in kaart gebracht voor de netwerken van Rijkswaterstaat, maar nog niet voor het spoornetwerk. Dat hebben we in de brief ook aangegeven. Zij zijn vanuit het verleden in een ander tijdsritme gekomen, wanneer financiering van onderhoudsprojecten afloopt. ProRail ijlt een jaar na bij Rijkswaterstaat. Om weg te blijven bij die discussie hebben we gezegd: dat betekent om te beginnen dat iedere modaliteit even haar eigen broek ophoudt en dat dezelfde uitgangspunten die we nu hebben gekozen, over een jaar ook zullen gelden voor het basiskwaliteitsniveauplan dat dan voor ProRail vastgesteld moet worden.

Mevrouw Van der Graaf vroeg nog: moet je dan niet al die middelen helemaal heroverwegen, omdat een fors deel in wegen zit? Kunnen we dat niet beter uitgeven aan ov en spoor? Ik breng in herinnering dat ov en spoor bij de verdeling van de 7,5 miljard meer geld kregen dan wegen, maar ik verwijs ook terug naar het antwoord dat we alle modaliteiten willen bedienen, omdat heel veel mensen iedere dag gebruikmaken van alle modaliteiten, van lopen tot fiets, auto, ov en spoor. Je wilt het in samenhang kunnen ontwikkelen.

De impact op de bouw hopen we juist zo veel mogelijk te beperken, zeg ik tegen de heer Koerhuis. Dat betekent wel het omkatten van het een naar het ander, maar niets doen betekent dat aannemers in de wegenbouw ook onderuit dreigen te gaan.

Bij die hele schuif – ik kom straks op het basiskwaliteitsniveau – vroeg de heer De Hoop aandacht voor de bruggen in Friesland. Het klopt dat er zeven bruggen zijn op de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Ik denk eerlijk gezegd dat deze schuif juist gaat helpen, omdat dat allemaal vervangings- en renovatieprojecten zijn. Die kunnen we daarmee juist naar voren halen. Tot slot. Dit is het belangrijkste uitgangspunt. Daarachter zitten straks, in de verdeling van gelden of bij de begroting voor volgend jaar, nog twee andere aspecten die daarin zullen meewegen. Het ene is dat ook wij in de weg- en waterbouw geconfronteerd worden met grote prijsstijgingen, die hoger zijn dan de inflatie op dit moment. Het andere ... Nee, sorry, daar laat ik het bij.

De voorzitter:

Dank voor uw buitengewoon heldere uiteenzetting. Die heeft wel vragen opgeroepen, in de eerste plaats van de heer Stoffer van de SGP.

De heer Stoffer (SGP):

Dank voor het betoog van de Minister en de vele antwoorden die hij heeft gegeven, al zou je het soms nog wat concreter willen. Hij ging bijvoorbeeld in op een vergelijking die ik zou hebben gemaakt tussen fietsparkeerlocaties bij Utrecht Centraal en de A20, geloof ik, maar ik doelde op het stukje spoor tussen Meppel en Zwolle. Daar gaat het niet zozeer om, maar ik wilde het toch even in perspectief zetten. Waar het mij om gaat, is ...

De Minister heeft ook gezegd dat hij meer ingenieurs wil aannemen bij Rijkswaterstaat. Dat doet mij goed, dus eigenlijk ben ik al een beetje ...

Maar toch even een scherpe vraag over die projecten die op de lange baan worden geschoven, zoals de A20 tussen Rotterdam en Gouda en andere projecten. Ik snap dat het nu niet lukt om ze uit te voeren. Ik heb vrij lang bij Rijkswaterstaat rondgelopen en ik heb alle aspecten wel meegemaakt, van planstudies en verkenningen tot uitvoering. Je bent over het algemeen langer aan het studeren dan aan het uitvoeren, aan het maken. Als je al die projecten nu stopzet, ook in de planvorming, heb je niks meer om uit te voeren als we het stikstofprobleem straks hebben opgelost. Dat hoeft niet per se nu allemaal uitgelegd te worden, maar ik zou graag zien dat de Minister het komende jaar met de regio's en met ons als Kamer dieper ingaat op dat dilemma. Want je moet wat op de plank hebben liggen; anders krijgen we een enorm gat en gaan de bouwbedrijven op de fles. Dan ben je jaren kwijt en dan zal ons land echt helemaal stilvallen. Dat dilemma moeten we het komende jaar echt met elkaar oppakken.

De voorzitter:
Helder.

Minister Harbers:

Dat is een heel terecht punt van de heer Stoffer. Dat is precies de reden dat ik geen streep zet door de aanlegprojecten. We houden ze in het MIRT-boek. We doen wel eerst de ronde met de provincies om te bespreken in welk tempo we dat straks allemaal weer denken te kunnen doen. Daarbij moeten we ook met een schuin oog kijken welke projecten stikstoftechnisch weer als eerste op de markt komen, omdat we dan weer door kunnen. We moeten dus per project bekijken wat we nog moeten blijven doen om ervoor te zorgen dat het dan ook echt klaarligt. Juist vanwege dit aspect blijven die projecten ook nog in het projectenboek staan, zij het niet meer met voldoende budget, maar nog wel met een deel van het budget. Die puzzel moeten we per project leggen. Daar wordt u later, want dat is straks ook onderdeel van het BOL en het bestuurlijk overleg MIRT in het najaar, als we al die rondjes hebben gehad, vanzelfsprekend tot in detail over geïnformeerd.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik wil kijken of ik de antwoorden iets uitgediept kan krijgen. De Minister zegt generiek: ik zonder de woningbouw gelden uit. Dat is goed voor de woningbouw; dat snap ik. Maar de Merwedelijn zorgt vooralsnog niet voor veel woningbouw. Volgens mij is het dus te makkelijk om te zeggen: ik zonder de woningbouw gelden generiek uit. Volgens mij kunnen we prima schuiven met de Merwedelijn zonder dat dat ten koste gaat van woningbouw, want Utrecht bouwt niet in Rijnenburg. Aan de andere kant wil de Minister wel schuiven in de algemene MIRT-gelden, maar ook daarvan is woningbouw afhankelijk. Misschien is het lastig in het debat nu, maar anders wil ik graag voor het MIRT-overleg in juni een impactanalyse van wat de schuif betekent voor de woningbouw en de banen in de bouw. Het is terecht dat de Minister staat voor de banen in de weg- en waterbouw, maar we moeten ook staan voor de banen in de woningbouw.

Minister Harbers:

Dat laatste klopt. Dat is ook het samenspel dat we met Minister De Jonge hebben in bijvoorbeeld het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving. Op de Merwedelijn zal de Staatssecretaris nog ingaan, meen ik. Dit is één aspect van een bredere afspraak met de regio Utrecht, waarvan we vorig jaar hebben gezegd dat die verder uitgewerkt moet worden. Dat willen we voor het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving klaar hebben. Ik denk dat alle aspecten waar de heer Koerhuis naar vraagt, dan verder inzichtelijk worden.

De heer **Madlener** (PVV):

De Minister is duidelijk. We hebben ... Nou ja, «we»? Het kabinet heeft Nederland op slot gezet met stikstof. «Daar kan ik niks aan doen, dus ik kan niet anders dan hiervoor kiezen», zegt de Minister. Ik snap dat. Maar je kunt natuurlijk ook zeggen: ik ga ervoor zorgen dat die hele stikstofwetgeving verandert. Waarom moet Nederland zulke achterlijke stikstof-normen hanteren terwijl andere landen dat niet doen? Waarom moet hier afval uit Italië verbrand worden, met alle stikstofuitstoot van dien? Al die vragen horen thuis in het stikstofdebat – dat begrijp ik – maar we moeten hier niet klakkeloos aannemen dat de Minister zegt: sorry, wij kunnen niks meer en ik blijf nu zitten. Je zou ook nog kunnen zeggen: we gaan verkiezingen houden, want de kiezer heeft aangegeven dat hele stikstof-beleid niet te willen en dat een verkeerde weg te vinden. Dan kan je als kabinet zeggen: oké, daar gaan we naar luisteren, dus er komen verkiezingen en daarna kijken we hoe we verdergaan. Maar zo verdergaan lijkt me heel schadelijk. Er worden straks stikstofarme wijken ontwikkeld, maar dat worden rampenwijken voor de toekomst.

De **voorzitter**:

Ik hoorde niet echt een vraag en het is ook iets buiten de orde, maar gaat uw gang.

Minister **Harbers**:

Ik vind verkiezingen een heel goed idee – op de juiste momenten; maart 2025 dus. Weet u? Als je op lenW zit, is het altijd groots en meeslepend om grote nieuwe projecten te openen. Ik vind ook dat dat moet voor Nederland, maar ik ben wel realistisch. Naast wat nu in aanbouw is, zal het de komende jaren vanwege stikstof heel ingewikkeld zijn om dat voor elkaar te krijgen. Er wordt altijd een beetje neergekeken op instandhouding, maar laat ik het hier toch maar zeggen: instandhouding is hartstikke sexy. Als je de staat van de infrastructuur in Nederland bekijkt en die vergelijkt met die in de landen om ons heen, dan zie je dat we het hartstikke goed voor elkaar hebben, maar ik maak me grote zorgen over de vraag of dat ook zo blijft. We weten dat onze infrastructuur gemiddeld genomen – de grote uitbreiding was van midden jaren zestig tot eind jaren tachtig – 50 jaar oud is. We hebben de ervaring met de Haringvlietbrug en we hebben de ervaring gehad met de Merwedeburg bij Gorkum. Dat wil ik voor zijn; ik wil dat het zo goed blijft. Ik denk dat we Nederland een enorme dienst bewijzen door de grote onderhoudsbeurt enorm naar voren te halen. Want als je op dit dossier ergens wakker van kunt liggen, dan is het wel de vraag of al die bruggen, viaducten, wegen, vaarwegen en spoorlijnen die we in Nederland hebben en waar we hartstikke goed gebruik van maken, over tien, twintig jaar nog steeds zo goed zijn. Daar gaan we hard voor aan de slag.

De **voorzitter**:

Nee, meneer Madlener, u mag hier nu niet op reageren. Ik wil eventjes een snelle ronde houden. Ik kijk even rond. De Minister gaat door met zijn volgende blokje.

Minister **Harbers**:

Dan heb ik de hoofdmoot van de schuif die we maken, gehad. Een van de onderdelen daarbij is het basiskwaliteitsniveau, dat we geprobeerd hebben te definiëren voor de netwerken van Rijkswaterstaat. Wat kunnen we bieden voor dat geld, ook als we die schuif maken?

Ik begin bij de vraag van mevrouw Van der Graaf, die zei dat er nu bezuinigingen zijn geopperd. Dat is natuurlijk niet uit luxe. Ik heb de redenering in mijn hoofd altijd omgedraaid. Er is 1,5 miljard bij gekomen in het coalitieakkoord. We hadden al een opgave voor uitgesteld onderhoud. We hebben gewoon op een rij gezet hoeveel geld er is,

hoeveel geld erbij komt en welke opgave we hebben. Ook als we die schuif maken, komen we gierend tekort. Als je in het eerste jaar de schuif maakt van aanleg naar instandhouding, wat komt er dan bij? Vervolgens is het een kwestie van dat bij elkaar optellen en kijken wat we daarvoor kunnen bieden.

Dat kun je op twee manieren doen. Je kunt, zoals in het verleden, project voor project langsgaan en zeggen: na ons de zondvloed, de komende jaren redden we het wel. Maar als je twintig, dertig, veertig jaar terugkijkt, merk je dat we dat te lang op die manier hebben gedaan. We hebben er nu anders naar gekeken: als we het nu eens acht jaar en verder vooruit-trekken, ervoor zorgen dat de formatie bij Rijkswaterstaat op orde is en ervoor zorgen dat we grotere pakketten kunnen neerzetten, waardoor we gebruik kunnen maken van het feit dat niet alle bruggen tegelijk in hetzelfde jaar aangepakt hoeven worden en waarbij we ook efficiency-winst kunnen boeken, wat kunnen we dan voor dat geld bieden? Dan zie je dat je aan het eind nog wat tekortkomt. Daar komen deze bezuinigingen uit naar voren. Maar de positieve kant daarvan is dat we een basiskwaliteit definiëren die we, als deze mammoettanker – want dat is Rijkswaterstaat – van koers verlegd is, straks structureel over het hele land aan de weg- en vaarweggebruiker kunnen bieden. Zo hebben we dat benaderd.

Dan de bezuinigingen die geopperd zijn. Het zou gaan om ongeveer 200 miljoen euro per jaar, maar dat is een hele grove schatting. Maar goed, als je dat doortrekt over de looptijd van het Mobiliteitsfonds, gaat het al snel over een paar miljard. Dat is net het geld dat we niet meer hebben als we een constante basiskwaliteit in het hele land willen bieden. De keerzijde daarvan is dat het straks weer gaat om de plek waar het als eerste instort, want die is dan als eerste aan de beurt. Dan heb je weer een ongelijke verdeling over het land en dat zou ik ook niet willen.

De heer Stoffer vroeg naar de omgekeerde modal shift, bij bijvoorbeeld scheepvaartbegeleiding en sluis- en brugbediening. Dit is juist onderwerp van een van de aanvullende onderzoeken die we doen om vaarwegen toekomstbestendig en betaalbaar te houden. Deze doorlichting van wat we nodig hebben aan scheepvaartbegeleiding en -management wordt meegenomen in de integrale weging en eventuele bijsturing van het basiskwaliteitsniveau. De heer Stoffer heeft groot gelijk met deze vraag. Hij brengt me ook op de eyeopener over onderzoek en innovatie. Er blijft nog steeds innovatiebudget staan. We gaan wel kijken waar we met de beschikbare capaciteit en middelen koploper in zijn. We houden ook veel contact met onze kennisinstituten om slimme innovaties in het oog te krijgen. De voorbeelden die de heer Stoffer noemt, betrek ik bij de verdere uitwerking dit jaar. Dat zeg ik hem toe, want het is gewoon een terechte vraag van hem.

De heer Stoffer gaf een aantal voorbeelden van verkeersmanagement; denk bijvoorbeeld aan de toeritdosering en de route-informatiepanelen boven de weg versus navigatieapparatuur in de auto. Dat is echt iets wat we in de tijd gaan uitzetten, want als je dat morgen zou doen, zijn nog lang niet alle weggebruikers zover. We doen dat in nauwe samenspraak met de markt, want als er alternatieven beschikbaar komen, komt er een moment dat niemand er meer gebruik van maakt. Dat hebben we in het verleden gezien: toen iedereen een mobiele telefoon had, gebruikte niemand meer een gele praatpaal langs de weg. Maar je moet daar wel op anticiperen, anders blijf je tien jaar te lang allemaal apparatuur bijhouden die men niet meer gebruikt omdat de navigatie in de auto alle informatie geeft en nog veel meer.

Dit zijn eigenlijk vragen die bij het vorige blok hoorden, maar ik ga er nu toch maar op in. De heer Krul had een vraag over de het mkb. De mkb-bedrijven zijn bij aanlegprojecten nu vooral betrokken bij onderaanneming. Bij onderhoudsprojecten zijn ze juist heel vaak de hoofdaannemer. Ik denk eerlijk gezegd dat er ook nog wel kansen uit voortvloeien voor het mkb. We hebben recent een goede doorlichting gekregen van

MKB-Nederland over mkb-ondernemers in de grond-, weg- en waterbouw. Daar zaten een aantal goede aanbevelingen in. Vanuit Rijkswaterstaat verkennen we samen met MKB-Nederland wat we daarvoor kunnen doen. Dat pakken we op.
Voorzitter. Dat was het over het basiskwaliteitsniveau.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U kunt uw betoog vervolgen.

Minister **Harbers**:

Dan de afweegmethode bij het Mobiliteitsfonds. Ik loop de vragen even snel langs. De heer De Hoop vroeg naar de stand van zaken van de motie om MKBA's aan te passen aan de inzichten van de Integrale Kijk Op Bereikbaarheid. Ik begreep dat de Kamer vorige week nog gevraagd had om een schriftelijke reactie hierop vóór dit debat. In een week tijd is dat nog gelukt ook, dus er is gisteren een uitgebreide brief gestuurd. In essentie kwam die erop neer dat de voorbereidingen voor de volgende IMA, de Integrale Mobiliteitsanalyse 2025, in volle gang zijn. Daarin nemen we alle waardevolle inzichten van deze methode mee en leggen we de koppeling met de verkenning van bereikbaarheidsdoelstellingen vanuit de Mobiliteitsvisie. De inzichten van de Integrale Kijk Op Bereikbaarheid zijn ook verwerkt in het addendum bij de Werkwijzer MKBA voor MIRT-verkenningen.

Mevrouw Van Ginneken vroeg hoe we de directe kosten en bredewelvaartsafwegingen beter tot uitdrukking kunnen laten komen en of dat bedoeld is met de verbreding van de MKBA. Het antwoord is: ja, precies dat. Een MKBA brengt de effecten op brede welvaart in kaart. Met dat nieuwe addendum uit het najaar van het afgelopen jaar, sluit de MKBA nog beter aan bij het bredewelvaartsdenken. Zo wordt bijvoorbeeld voorgeschreven om ook verdelingseffecten inzichtelijk te maken en worden ook andere instrumenten zoals de IMA, zoals zojuist tegen de heer De Hoop gezegd, in lijn gebracht met het bredewelvaartsdenken. De heer Krul vroeg desondanks nog steeds of ik zo snel mogelijk de MKBA bij het grofvuil wilde zetten. Nou ja, we hebben wel informatie nodig, want verdeling en keuzes maken zullen, vrees ik, de rest van de eeuw met infrastructuur te maken hebben. Dus we hebben wel een instrument nodig. Maar het kabinet is niet doof en blind – het vorige kabinet was dat overigens ook niet – voor kritiek op de MKBA. Dat is precies waarom we bezig zijn, los van het addendum van vorig jaar, om die MKBA-systematiek verder te actualiseren. We zullen in een kabinetsreactie ook dat regiorapport betrekken.

Dan de toekomstvaardigheid, zoals de Duitse index die gebruikt. Daar vroeg mevrouw Van der Graaf naar. Dat vind ik een goede suggestie. Wij gaan ons daarin verdiepen. Ik zeg ook toe dat we in het aangekondigde actieprogramma voor de uitwerking van de mobiliteitsvisie daarop terugkomen. Dat volgt voor de begrotingsbehandeling in het najaar. Dat had ik in het eerste blok al aangegeven.

Mevrouw Van der Graaf vroeg ook hoe het staat met het vervangen van de integrale mobiliteitsanalyse door een integrale bereikbaarheidsanalyse en de bijbehorende indicatoren. In de voorbereiding op de volgende IMA van 2025 zijn we nu aan het verkennen hoe we die bereikbaarheidsopgave nog meer in de context van brede welvaart kunnen plaatsen en dus ook hoe verdelingseffecten van bereikbaarheid en de bijbehorende indicatoren een plek kunnen krijgen. Zodra we dat en de uitgangspunten voor de IMA rond hebben, wordt de Kamer daarover geïnformeerd, zoals gebruikelijk. Dan komt de vraag naar de tijd, maar ik hoor straks wel wanneer dat is. Dan hoop ik daarbij dat de MIRT in de toekomst in ieder geval wat minder ondoorgrondelijk wordt. Of het ooit helemaal voor iedereen te volgen is, is de vraag, maar de effecten moet je gaan merken in het land. De

afwegingen die daarachter zitten, hopen we steeds transparanter en inzichtelijker te krijgen.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik heb de Minister horen toezeggen aan collega Van der Graaf dat hij zich gaat verdiepen in de Duitse index. Ik had ook een vraag gesteld over de Brede Welvaartsindicator van de Universiteit Utrecht en de multiple deprivation index, die in het VK gebruikt wordt. Gaat de Minister zich daar dan ook in verdiepen en volgt dat dezelfde route?

Minister **Harbers**:

De directeur-generaal knikt meteen heel opgewekt van ja. Dus hij kent ze al, en dan ga ik ze ook weleens een keertje lezen.

De **voorzitter**:

Kijk eens aan.

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

Goed dat de Minister goed luistert naar de ChristenUnie en de ideeën die daar leven, door te kijken naar wat er in Duitsland gebeurt. Ik denk dat dat behulpzaam kan zijn. Ik kijk daarnaar uit. Ik heb de Minister ook gevraagd om goed zicht te krijgen op of het onderscheid tussen het recht op bereikbaarheid en het recht op verplaatsing helemaal scherp is. Ik zie dat het gewoon door elkaar heen wordt gebruikt, terwijl de doelstelling van de wet niet voor niks is gewijzigd vanuit de Kamer. Dat zou ook echt uitgevoerd moeten worden, in alles. Als het nu door elkaar heen wordt gebruikt op het moment dat er een visie wordt gevormd, vrees ik dat dat in the end ook in de uitvoering terug te zien is. Dus hoe gaan we ervoor zorgen dat het recht op bereikbaarheid en het komen op een bestemming leidend worden?

Minister **Harbers**:

Ik had deze vraag al beantwoord in het eerste blok.

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

Mijn excuses. Ik ben simultaan aan het debatteren.

Minister **Harbers**:

Voorzitter, moet ik het dan herhalen, of zal ik dat buiten de vergadering nog even een keer met mevrouw Van der Graaf doornemen?

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

Ja, doe dat maar.

De **voorzitter**:

Ja, het is inderdaad al behandeld.

De heer **Krul** (CDA):

Wellicht moet ik nog een beetje wennen aan de Haagse manier van antwoorden, want ik heb het antwoord niet helder kunnen destilleren. Ik zal mijn vraag gewoon nog een keer stellen. Ik heb gevraagd of de Minister en de Staatssecretaris bereid zijn om dit jaar nog de uitgewerkte bereikbaarheidsnormen, inclusief de minimumnorm en de drempelwaarde, te hanteren als afwegingskader bij het Mobiliteitsfonds en het MIRT. Of heeft het kabinet daar een ander instrument of aanmoedigingsmiddel voor nodig?

Minister **Harbers**:

Ik maak het gewoon zo helder mogelijk. Eén, wij hebben die taak opgenomen om tot die normen te komen. Twee, daar wordt nog volop

aan gewerkt, dus dat hebben we niet rond voor het najaar. We willen ze wel gaan gebruiken. Die hele afweegmethode is natuurlijk ook werk waar we het afgelopen jaar mee begonnen zijn en dat nog verder rond moet komen. Maar ik zeg erbij: zo heel veel is er dit jaar niet af te wegen rondom nieuwe aanleg. Dus het is op tijd rond voor het moment dat er weer heel veel geld daarvoor beschikbaar is. Dat is de boodschap die ik ook in het vorige blok en in de brief al meegaf. Maar we hebben de taak om tot die nieuwe bereikbaarheidsdoelen te komen, serieus opgepakt. En het begint ook niet helemaal op nul, hè? Dit is ook onderdeel van die aanvulling op de MKBA die we afgelopen najaar al hebben verstrekt.

De voorzitter:

Kort, de heer Krul.

De heer Krul (CDA):

Een korte vervolgvraag. Ik concludeer dat het kabinet een ander aanmoedigingsmiddel nodig heeft dan alleen deze vraag. Ten tweede ontlokt het een korte reactie. De MKBA hoeft niet bij het grofvuil. Wij menen dat die te dominant aanwezig is als besluitvormingsinstrument. Deelt de Minister die bevinding?

Minister Harbers:

Nou, eerlijk gezegd niet. Je hebt informatie nodig om tot een goede afweging te komen. Dat is de Integrale Mobiliteitsanalyse ook. Op een gegeven moment moet je wel weten wat heb meest zinnig is om te doen als je keuze hebt uit twee projecten. Maar ik ben niet doof en blind voor de kritiek die je daarop kunt hebben. Je moet daar nadrukkelijker rekening moet houden met bereikbaarheidsdoelen; die handschoen heb ik opgepakt. Ik voel me daarin honderd procent aangemoedigd. Dat is ook de toezegging die ik heb gedaan en waar we volop aan werken. Het tweede is dat je dan wel moet zorgen dat je dan ook alle aspecten in beeld hebt: verdeling over het land, bereikbaarheid van voorzieningen, brede welvaart, effecten op de leefomgeving. De MKBA van pak 'm beet tien of twintig jaar geleden was wat onvolwassen, als je al die aspecten meeneemt, vergeleken met hoe we daar nu over denken en met hoe we het nog verder aan het uitwerken zijn op dit moment. Maar we hebben vorig jaar een belangrijke stap gezet door dit soort indicatoren toe te voegen. Dat werk is nog niet klaar, want we zijn ook nog bezig met hoe we dat doen richting de volgende analyse in 2025.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik ondersteun de heer Krul graag: we moeten de bereikbaarheidsnorm eigenlijk al dit jaar ingevoerd hebben. Het is niet zo dat we geen beslissingen moeten nemen over aanlegprojecten. Er komt nogal wat aan in het najaar. Ik wil toch het volgende graag nog even precies weten. Ik had de vraag gesteld aan de Minister: hoeveel geld moet of wil hij nou precies gaan schuiven? Hij had het over 200 miljoen bezuinigingen per jaar. Dat is over twaalf jaar 2,4 miljard. Dat gaat dan al extra richting onderhoud. Maar hoeveel wil de Minister nou precies schuiven van aanleg naar onderhoud?

Minister Harbers:

Dit valt onder de disclaimer die ik aan het begin gaf, namelijk dat we aan het begin staan van de begrotingsbesprekingen. Dus bedragen et cetera ... Dat is natuurlijk het unieke van dit debat: we voeren dit debat op het moment dat ik de uitgangspunten voor komend jaar voorleg, maar er is nog geen voorjaarsnota, laat staan een begroting voor 2024. Dat is allemaal nog onderwerp van bespreking in het kabinet. Pas dan kunnen we dat verder invullen.

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

Ik wil toch nog wel even doorgaan op het punt van de heer Krul, want dat vind ik echt terecht. We hoorden afgelopen week de Minister-President zeggen: de modellen kloppen niet; het pakt op het platteland niet goed uit. Dit is nou bij uitstek zo'n model. Juist de MIRT is bij uitstek zo'n project waar je dat heel snel zou kunnen toepassen. Dus ik zou graag van de Minister horen waar het 'm dan in zit dat het dit jaar nog niet mogelijk is. Als wij daar wel mogelijkheden zien, kunnen we in ieder geval vanuit de Kamer de druk nog opvoeren. Of de Minister moet mij nu overtuigen dat het echt niet mogelijk is dit jaar.

Minister **Harbers**:

Het is geen onwil, verre van. De Kamer heeft afgelopen jaar deze wens ook uitgesproken. We hebben dat opgepakt. Maar er is wel een reden waarom we één keer in de vier jaar die hele Integrale Mobiliteitsanalyse maken, en dat is gewoon dat het een krankzinnige hoeveelheid werk is. Stel dat je er nieuwe indicatoren in zet en dat goed doorgelicht wil hebben. Dat is werk dat het PBL doet. En het PBL geeft simpelweg aan: om tot goede indicatoren te komen die ook langjarig bruikbaar zijn en om dat allemaal op een goede manier te doen voor de volgende Integrale Mobiliteitsanalyse, hebben we echt wel even tijd nodig. In de tussentijd heb je te maken met projecten die al een slag verder zijn, die bij wijze van spreken uit de IMA van jaren geleden komen. Afhankelijk van de fase waar die in zitten, zijn ze toe aan een MKBA. Daarvoor hebben we de criteria ook voortdurend aangescherpt. Het is dus niet zo dat het een alles-of-nietsmoment is. Pas als die nieuwe IMA er is, heb je de integrale bereikbaarheid en daarvoor helemaal niet, verre van. Ik geef er één nuancering bij: helaas kunnen we dit jaar niet zo verschrikkelijk veel nieuwe aanlegprojecten, ook voor de verre toekomst, starten. Ik zorg er dus sowieso voor dat we op het moment dat dat soort grote beslissingen weer voorhanden zijn echt een enorme slag verder zijn. Het PBL heeft op dat moment waarschijnlijk ook wel zijn werk gedaan.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik wil ook nog even het pleidooi van de heer Krul ondersteunen, over de voortvarende uitvoering van de motie die hij samen met D66 en de ChristenUnie heeft ingediend over de bereikbaarheidsnorm. De Minister zegt dat het dit jaar niet gaat lukken. Is hij het niet met mij eens dat je ook als het gaat om prioriteiten stellen voor beheer en onderhoud moet kijken naar waar we het meeste risico lopen vanuit onderhoudsperspectief op onbereikbaarheid van gebieden, dat juist die bereikbaarheidsnorm daar een heel belangrijk instrument voor is en dat dat een reden is om het dit jaar wel rond te krijgen?

Minister **Harbers**:

Dat klopt. Ook daar beginnen we niet op nul. Ik weeg dit ook zeker mee in de prioriteitsstelling van vervangings-, renovatie-, beheer- en onderhoudsprojecten. Als die hele projectenlijst doorgelicht is en in de tijd is gezet, zorg ik dat inzichtelijk is voor de Kamer welke afwegingen, ook vanuit bereikbaarheid, daar een rol hebben gespeeld.

De **voorzitter**:

Dan vervolgt u uw betoog met uw laatste blokje.

Minister **Harbers**:

Er zijn nog een paar resterende vragen. Ik neem projecten en overig maar gelijk in één keer mee.

Op de stand van zaken op de motie over de doorstroming op de ring Utrecht komen we terug voor het commissiedebat MIRT in juli, want die motie vraagt om besluitvorming in het MIRT van eind dit jaar. Alle in gang

gezette onderzoeken zijn daarop gericht. Er wordt aan gewerkt, dus het resultaat is nog niet beschikbaar.

Dan de vraag of het doortrekken van de A15 blijft staan. Dat is een van de projecten waarvan ik in de brief heb gezegd dat ze echt onder handen zijn. Het tracébesluit ligt, zoals u weet, bij de rechter en wij zijn in afwachting van een uitspraak van de Raad van State daarover.

De heer Stoffer vroeg nog: dat uitgesteld onderhoud zal nog verder oplopen, wat is het perspectief daarna? Het perspectief is dat het eerst nog zal gaan oplopen, maar het achtjarig programmeren plus het vaststellen van dat basiskwaliteitsniveau zal uiteindelijk een positief effect hebben. Zoals ik in de brief heb aangegeven, wordt dat met al deze uitgangspunten van het basiskwaliteitsniveau en de nieuwe opdrachtverstrekking aan Rijkswaterstaat verder uitgewerkt en gevalideerd. Ik vermoed dat we bij de begrotingsbehandeling dit najaar het exacte bedrag kunnen noemen waar we ook voor de verdere toekomst onze plannen op kunnen gaan maken, ook als mensen daar ooit nog meer geld voor zouden willen uittrekken in de Kamer.

Dan het assetmanagement. Dat zijn we volop aan het ontwikkelen en invoeren. De ambitie is dat eind 2025 het assetmanagement op alle wegen, vaarwegen en watersystemen voldoet aan de internationale standaard voor assetmanagement.

Er werd nog gevraagd naar de benzineprijzen door de heer Krul, maar accijnzen en andere prijsmaatregelen vallen helaas niet onder mijn portefeuille.

De voorzitter:

Dat laatste viel te verwachten. Dan zijn we gekomen aan het eind van de eerste termijn van de zijde van de Minister. Ik geef het woord aan de Staatssecretaris voor haar beantwoording. Gaat uw gang.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Ook een paar inleidende woorden van mijn kant. Ook voor spoor geldt dat er in het hier en nu keuzes zullen moeten worden gemaakt. Dat zijn keuzes over hoe we omgaan met de problematiek van kostenstijgingen, zoals die ook op het terrein van de Minister spelen. Voor spooraanleg is de situatie wel een andere. Deze wordt in veel mindere mate geraakt door blokkades als gevolg van stikstof. Tegelijkertijd zien we ook daar de ongunstige marktomstandigheden. Ook daardoor zullen wij scherpe keuzes moeten maken, want het Mobiliteitsfonds heeft geen ruimte meer voor tegenvallers.

Mijn uitgangspunt is om het tempo erin te houden. Het stilleggen van projecten is echt een last resort. Daar waar het tijdpad het toelaat, kijk ik naar verschuivingen van middelen om de lopende projecten in de benen te houden. Het is nog absoluut te vroeg om daarbij over individuele projecten te debatteren. Ik zal uw Kamer uiteraard betrekken bij de afwegingen binnen de breedte van het Mobiliteitsfonds. We brengen net als bij de wegen volgend jaar voor het spoornetwerk de instandhoudingsbehoeften in kaart en we stellen daarbij ook het basiskwaliteitsniveau vast. Volgend jaar zal ik de Kamer daarover informeren. Ook zal ik u binnenkort aangeven hoe we omgaan met de vraagstukken rond de nieuwe vervoerconcessie, zoals stijgende energieprijzen, de achterblijvende reizigersontwikkeling en het toekomstbeeld voor het spoorgoederenvervoer. Daarover zal ik te zijner tijd met de Kamer het gesprek voeren. Daarnaast wil ik vooral nog de cruciale functie van mobiliteit benadrukken, juist in de regio. Mobiliteit is essentieel in het dagelijks leven en is een basisvoorwaarde om mee te kunnen doen in de samenleving. Dat benadrukken de Minister en ik telkens opnieuw. Het is zo wezenlijk dat we daar heel goed op moeten letten. Kan iedereen in alle delen van het land wel meedoen? Heeft iedereen voldoende toegang tot een vorm van mobiliteit om werk, onderwijs en zorg te bereiken? Ik heb

het dan over mobiliteit in brede zin, dus openbaar vervoer, auto, deelauto, fiets et cetera.

Op mijn terrein liggen daar ook uitdagingen. Ik zie bijvoorbeeld dat het huidige aanbod van openbaar vervoer op sommige plaatsen is afgeschaald vanwege personeelstekorten. Die zorg is door verschillende partijen nu ook weer naar voren gebracht en die gaat mij ook aan het hart. Ik moedig de verantwoordelijke overheden en ook de vervoerders van harte aan om te komen met innovatieve vormen van mobiliteit, waar bijvoorbeeld flexvervoer, combinaties met andere vervoersstromen en deelmobiliteit een uitkomst kunnen bieden. Een krachtig ov-systeem in alle delen van het land blijft daarin een belangrijke schakel vormen. Op 6 maart heb ik samen met de New Mobility Foundation de conferentie Bereikbaarheid voor iedereen georganiseerd, over het onderwerp vervoersongelijkheid. De opkomst was heel erg hoog en het was goed te merken dat er bij verschillende partijen en betrokkenen veel energie zit om daarmee verder te gaan.

We zetten in op de kracht van het ov. We hebben eind 2022 belangrijke afspraken gemaakt over belangrijke ov-opgaven en over projecten. We investeren fors in een betere bereikbaarheid per openbaar vervoer. Met de ov-sector werk ik ook nog maatregelen uit om op korte termijn de reizigers weer terug te winnen. Die kortetermijnaanpak vormt een belangrijke basis om het ov daarna ook echt toekomstbestendig te maken. Vanuit de herijking van het Toekomstbeeld OV zie ik in een snel veranderende wereld het handelingsperspectief dat we voor middellange termijn hebben. Dat bespreek ik met de partners op de Landelijke Openbaar Vervoer- en Spoortafel. De volgende is gepland in september. Ik wil de beantwoording doen in twee blokjes. Eentje is meer op de inhoud van het stuk zelf en er zijn nog een aantal vragen gesteld over concrete projecten. Die zal ik apart behandelen.

De voorzitter:

Uw inleiding riep al vragen op. De heer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Ja, want de Minister en de Staatssecretaris hebben nogal een boodschap het land ingestuurd. Ik heb zorgen en de regio's hebben zorgen – mijn eigen regio, Oost-Nederland, heeft zorgen – over de schuif die de Minister en de Staatssecretaris willen doen. Ik begrijp dat de Minister in ieder geval de zorgen over wegen en vaarwegen wil gaan adresseren dit jaar, maar de Staatssecretaris niet. Ik hoor haar nu zeggen «volgend jaar». Ik vind het gewoon niet kunnen dat je zo'n boodschap richting de regio's stuurt, dat de regio's grote zorgen hebben en dat we dan zeggen: voor spoorwegen, we zien het wel dit jaar en we kijken volgend jaar.

Staatssecretaris Heijnen:

De reden waarom we dat doen, is dat het dan pas aan de orde is. Wat heel belangrijk is in de reden waarom wij deze verschuiving hebben gedaan, is dat wij toe willen werken naar een robuust infrasysteem voor heel Nederland. Wat wij hebben geconstateerd, is dat er de afgelopen jaren te weinig op het punt van onderhoud is gedaan om het basissysteem dat we überhaupt hebben toekomstbestendig te maken. Het heeft geen zin om te investeren in allerlei nieuwe projecten als je niet ook die basis op orde houdt. En omdat de geldbomen niet tot in de hemel groeien op dit moment, moeten we wel keuzes maken. Dat is de reden waarom we daar voortvarend mee aan de slag gaan, maar dat moeten we wel doen op de momenten waarop dat logisch is. In mijn portefeuilleonderdeel is dat aan de orde op het moment dat ik het heb geschetst. Uiteraard zijn wij nu al volop alles in kaart aan het brengen, want wij willen graag, als je kijkt naar het ov-onderdeel, 50% meer reizigers in het ov krijgen in 2030. Dan helpt het niet als dan het systeem dat je nu al hebt niet op orde is.

De **voorzitter**:

De heer Krul, hebt u een vraag?

De heer **Krul** (CDA):

Ja, voor mijn beeldvorming. We hebben de Minister horen zeggen: de instandhoudingsopgave is misschien wel groter dan we hadden voorzien, in de schuif hebben we die middelen ook nodig om straks het onderhoud te kunnen doen. Als ik de inleiding van de Staatssecretaris hoor, krijg ik de indruk dat we nog niet zo'n goed beeld hebben van de instandhoudingsopgave op het spoor. Als die twee niet synchroon lopen, lopen we dan niet het risico dat als we straks de middelen in kaart hebben die nodig zijn voor de weg, er opeens nog iets achter wegkomt voor het spoor?

De **voorzitter**:

Dit is een beetje dezelfde vraag.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Het klopt wat de heer Krul zegt: we hebben die informatie nu nog niet. Die wordt door ProRail aangeleverd en voorbereid. Dat doen ze in het voorjaar van 2023. Maar uiteraard hebben wij ook nu al gesprekken met elkaar over wat ProRail voorziet dat er op ons afkomt. Dat is ook de reden dat wij in deze visie de route zijn ingeslagen die we zijn ingeslagen.

De **voorzitter**:

Heel kort, meneer Krul.

De heer **Krul** (CDA):

Ik begrijp dat. Ik wil daar ook helemaal niets op afdingen, maar gaan daar risico's mee gepaard in het grotere beeld? Dat is even de vraag.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Het is heel erg lastig om daar nu iets zinnigs over te zeggen. Ik beloof wel – dat kan ik echt toezeggen – dat op het moment dat we dat inzichtelijk hebben, ik het zo snel mogelijk met de Kamer kan delen. Want uiteindelijk is het ook aan de Kamer om daarin de afwegingen te maken en aan ons de kaders mee te geven waarbinnen we vervolgens moeten gaan opereren.

De heer **Madlener** (PVV):

De Minister heeft al aangegeven een paar projecten op de lange baan te zullen schuiven. Dat zou de Staatssecretaris toch ook kunnen doen? Ik neem aan dat het megaproject van de Staatssecretaris – zij heeft zelf gezegd dat de Flevolijn misschien wel 12 miljard euro gaat kosten – niet doorgaat en dat die 12 miljard dan kan worden besteed om het gewone netwerk dat we hebben op te waarderen, zodat het voor iedereen fijn is om met de bus te blijven gaan.

De **voorzitter**:

U bedoelt waarschijnlijk de Lelylijn.

De heer **Madlener** (PVV):

Ja, de Lelylijn, sorry.

Staatssecretaris **Heijnen**:

De Lelylijn is een ambitie die heel duidelijk ook in het coalitieakkoord is afgesproken. De lijn was de coalitie zelfs zo veel waard dat er al 3 miljard voor gereserveerd staat. Dat is heel bijzonder voor een project dat eigenlijk nog niet eens een projectstatus heeft. Dit laat zien dat er een enorm commitment is. Tegelijkertijd geef ik ook aan dat die 3 miljard niet genoeg is. Er wordt van mij verwacht ... Ik zou hier zo meteen antwoord

op kunnen geven, want het zit in mijn mapje. Ik kom er later op terug, wanneer ik het heb over de projecten.

De voorzitter:

Daar mag u dan nu mee beginnen, maar niet dan nadat de heer Stoffer ook nog een korte vraag heeft gesteld.

De heer Stoffer (SGP):

Ik probeer het even scherp te krijgen. Als ik de Minister zojuist goed heb beluisterd, zegt die eigenlijk dat de hoofdoorzaak van de schuif naar het onderhoud toe een stikstofprobleem is. Als ik de Staatssecretaris goed beluister, hoor ik haar zeggen dat de schuif wordt gemaakt vanwege het geldprobleem bij het onderhoud. Beluister ik dat goed? Ligt dat voor wegen en voor vaarwegen dan anders dan voor spoorwegen? Of heb ik iets te scherp geluisterd dan wel het net niet helemaal goed begrepen? Ik hoor er graag een scherp antwoord op.

Staatssecretaris Heijnen:

Het klopt dat spoorprojecten in mindere mate worden geraakt door stikstof dan wegprojecten. Dat is waar. Maar we zien wel ongunstige marktomstandigheden. Dat heeft er op projectniveau niks mee te maken, maar je ziet wel dat de materiaalkosten stijgen en dat er gebrek is aan goed personeel om aan het spoor te werken. Er zijn daar dus op dit moment andere uitdagingen.

De voorzitter:

Helder. We gaan nu door, want dit was helder, meneer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Nee, maar voorzitter ... Mag ik niet ... Jammer.

De voorzitter:

U krijgt vast nog een gelegenheid. De Staatssecretaris gaat nu door.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik heb een aantal vragen in het hoofdblokje. De heer De Hoop vroeg waarom er in de visie geen nieuwe treinlijnen beschreven staan. Volgens mij heeft de Minister dat net ook namens ons beantwoord.

Mevrouw Van Ginneken vroeg of ik kan reflecteren op de mogelijkheid om een vergelijkbare kasschuif in te zetten voor het ondersteunen van het steeds verder verschrompelende ov. Ik volg de ontwikkelingen binnen het ov op de voet. We hebben het er natuurlijk vaak met elkaar over in de commissie dat ik de zorgen van mevrouw Van Ginneken deel. Dat is de reden dat we een transitievangnet van 150 miljoen euro ter beschikking hebben gesteld. Maar het Mobiliteitsfonds is niet ingericht om exploitatiekosten structureel te ondersteunen. Dus de keuze voor het een leidt onherroepelijk tot beperking van het ander. En je kunt je euro maar één keer uitgeven.

Mevrouw Van Ginneken vroeg ook nog naar busbereikbaarheid en of ik kan interfereren om het ov overeind te houden. Ik herken dat regionale buslijnen op sommige plaatsen onder druk staan. Ik ben samen met ov-partners aan het bezien hoe we de transitie in het aanbod door de verandering in het reizigersgedrag in 2023 vorm kunnen geven, om daarmee de bereikbaarheid op orde te houden. De verantwoordelijke decentrale overheden kunnen verschillende redenen hebben om het ov-aanbod aan te passen. Het aantal bushaltes zegt daarbij niet direct iets over bijvoorbeeld de bereikbaarheid, omdat de bereikbaarheid ook op andere manieren kan worden ingevuld. Maar ook voor het streekvervoer geldt dat met die 150 miljoen – dat was hun worstcasescenario voor de

hele sector – de ernstigste nood gelenigd wordt. Ik ben de Kamer heel erg dankbaar dat we de ruimte hebben gekregen om het op die manier te doen.

De heer Koerhuis vroeg wie de concessies op het Nederlandse spoor gaan doen in de periode tot 2033 en daarna. De NS is de huidige en de beoogde concessiehouder voor het hoofdrailnet voor de periode tot 2033. Ik ben op dit moment in gesprek met NS over de concessie voor het hoofdrailnet vanaf 2025, om dat opnieuw aan NS te gunnen. Ik informeer de Kamer na de zomer van dit jaar over de ontwerpconcessie. Overigens ben ik alleen de opdrachtgever van het hoofdrailnet; de regionale overheden zijn de opdrachtgever van de gedecentraliseerde spoorlijnen. Zij gaan over de regionale concessies. Voor de keuzes na 2033 gaan we in 2024 aan de slag. We moeten nu prioriteiten stellen om te komen tot een heel goede en nieuwe concessie voor de periode 2025 tot 2033.

Mevrouw Van der Graaf vroeg wat de uitkomsten zijn van de urgentie ov-conferentie. Ik heb de Kamer meteen na afloop van de conferentie daar een brief over gestuurd. Dat was op 16 februari. Mogelijke maatregelen om kosten te drukken en nieuwe reizigers aan te trekken worden op dit moment naar aanleiding van die conferentie uitgewerkt. Zoals ook in de Kamerbrief wordt aangegeven, zal er in de komende periode gesproken worden over de kansrijkheid van maatregelen, waarbij de betrokken partijen ook komende maand weer bij elkaar komen. Ik zal uw Kamer wederom informeren over de uitkomsten daarvan.

Mevrouw Van der Graaf vroeg ook nog of ik haar mening deel dat deelmobiliteit meer als nutsvoorziening gezien moet worden en niet enkel als een taak die kan worden overgelaten aan de markt. Het is natuurlijk altijd goed om na te denken over de marktordening van deelmobiliteit. Ik denk dat deelmobiliteit binnen steden bijvoorbeeld een andere rol vervult dan in het landelijk gebied. Op dit moment zijn we samen met gemeenten, provincies en vervoerregio's bezig met het opzetten van een samenwerkingsprogramma voor deelmobiliteit. In dat programma is ook expliciet aandacht voor de marktordening van deelmobiliteit en de rol van deelmobiliteit in het landelijk gebied. Ik verwacht nog voor de zomer de Kamer te kunnen informeren over de stappen in het samenwerkingsprogramma.

Mevrouw Van der Graaf had ook een vraag over de verschuiving van traditioneel ov naar collectief vervoer. Zij zei dat een dergelijke verschuiving niet goed is. Vind ik ook niet dat landelijke gebieden een traditionele bus met een dienstregeling verdienen, zo vraagt zij. De verantwoordelijke decentrale ov-autoriteiten zien dat het op verschillende plaatsen niet realistisch is om een traditionele bus met dienstregeling te laten rijden, omdat de vervoersvraag op sommige plaatsen laag is. Dan is de frequentie van een mogelijke dienstregeling ook laag en zijn er bijvoorbeeld na een bepaald tijdstip geen reismogelijkheden meer. Door innovatieve vormen van flexvervoer wordt vaak in de praktijk een ruimer aanbod geboden, dat veel meer is toegespitst op de wensen van de aanvrager. Dit soort slimmigheden kunnen een meerwaarde bieden voor de reizigers en voor de betaalbaarheid van ons ov-systeem. De verantwoordelijkheid voor dergelijke initiatieven ligt wat betreft het ov bij de provincies en de metropoolregio's. Ik moedig die creativiteit van harte aan.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik stelde de Staatssecretaris vragen over welke middelen nog geboden kunnen worden aan alle mooie ideeën die tot stand gebracht zijn op die urgentieconferentie voor het openbaar vervoer. Ik hoor daar namelijk echt positieve verhalen over vanuit de vervoerders en de betrokken decentrale overheden. De Staatssecretaris zegt dat zij al 150 miljoen beschikbaar heeft gemaakt en dat dat volgens de regio's voldoende zou zijn. Volgens mij is dat niet waar. Ik ben hartstikke blij met die 150 miljoen en dat zijn de

regio's ook, maar er was behoefte aan meer. De Staatssecretaris geeft in haar antwoord aan dat het Mobiliteitsfonds er niet voor bedoeld is en dat zij zo'n schuif dus niet kan maken. Dit terwijl er juist nu weer allerlei nieuwe concessies worden afgesproken, wat de bereikbaarheid van regio's de komende jaren enorm bepaalt. Wat kan de Staatssecretaris dan wél doen?

Staatssecretaris Heijnen:

Wij zijn natuurlijk blijvend in gesprek met alle regionale overheden om te kijken hoe we het ov op een goede manier op peil kunnen houden. Bijvoorbeeld bij de conferentie Bereikbaarheid voor iedereen, die we in het najaar willen herhalen, waren ontzettend veel partijen betrokken, vervoerders maar ook belanghebbenden, reizigers zelf, lokale overheden, andere ministeries, om samen te kijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat we de bereikbaarheid zo goed mogelijk inrichten in Nederland. Daar waren ontzettend veel ideeën; iedereen kwam geïnspireerd terug. Ik heb toen wel gezegd: leuk dat we allemaal geïnspireerd zijn met z'n allen, maar vervolgens moeten we er wel wat mee gaan doen. Dus we hebben afgesproken dat we de goede ideeën gaan uitwerken en bundelen en dat we ervoor gaan zorgen dat er kennis gedeeld wordt, want er zijn op heel veel plekken in het land al goede initiatieven.

Maar het is heel erg ingewikkeld om vanuit het landelijke niveau standaard dingen op te leggen. Je hebt bepaalde regio's, zelfs in provincies, waar een deel van de ov-voorziening wordt geregeld door vrijwilligers. Als dat een robuust systeem is waar de mensen in dat gebied vertrouwen in hebben, iets wat in sommige stukken van Brabant echt zo is, dan moet je de ruimte om het zo in te regelen ook aan die provincies laten. In andere gebieden werkt dat echter helemaal niet. Je moet dus zorgen dat iedereen van elkaar kan leren en kan kijken: werkt dit voorbeeld wel of niet voor mij? Vervolgens moet daar op een slimme manier mee aan de slag worden gegaan. Want het geld is helaas niet oneindig; ik zou willen dat het wel zo was, maar het is niet zo. Dus we moeten met elkaar kijken hoe we dat slim doen.

Daarnaast – dan rond ik af, want ik zag de voorzitter al een aantal keer naar mij kijken – gaat er via het Provinciefonds natuurlijk een lumpsum naar de provincies. Wat betreft de regionale concessies is het aan de provincies om te bekijken welk deel van het bedrag dat in zijn totaliteit naar hen wordt gestuurd, zij bereid zijn te steken in het regionale vervoer.

De voorzitter:

U vroeg naar een concreet voorbeeld, dus daarom krijgt u nog kort het woord, mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ja, want de Staatssecretaris schetste het proces. Over het proces is iedereen enthousiast. Dus complimenten aan de Staatssecretaris. Alleen, ik hoor van provincies echt heel duidelijk het signaal dat ze naast al deze creativiteit ook echt dat financiële steuntje in de rug nodig hebben. Dus wat gaat de Staatssecretaris nog verkennen aan mogelijkheden om dat te bieden?

Staatssecretaris Heijnen:

We voeren blijvend gesprekken. Zolang ik hier zit, merk ik dat zowel de sector als de regio natuurlijk altijd aangeeft: we moeten zorgen dat we dat ov op orde hebben en daar hebben we eigenlijk meer geld voor nodig. Het is nu niet aan de orde dat er een concrete vraag ligt hoe dat precies vorm gegeven zou moeten worden. We hebben met die 150 miljoen af kunnen vangen dat de basisdienstregeling verder zou worden versoepeld. Maar het is natuurlijk wel zo dat het in ons aller belang is, in mijn belang, in uw belang en in belang van de reizigers – dat is nog wel het allerbelangrijkst –

dat je ervoor zorgt dat je dat op een goede manier regelt en dat je op een goede manier met elkaar bespreekt of je genoeg middelen ter beschikking hebt. Daarover ben ik blijvend met de sector in gesprek. Als er een nieuwe vraag voorligt, zal ik me ook weer melden bij de Kamer om die te bespreken. Want ook die euro's kunnen we maar één keer uitgeven. Ik heb wel steeds aan de sector en aan de provinciale overheden gevraagd: kijk hoe je zo creatief mogelijk kunt zijn. Dat is ook de reden dat we bijvoorbeeld die mobiliteitsconferentie hebben georganiseerd: om alle partijen aan elkaar te verbinden en om ervoor te zorgen dat de kennis op een goede manier toegankelijk is en gebruikt kan worden door iedereen.

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

We hebben afgelopen jaar dit debat heel vaak met elkaar gevoerd, dus ik zal proberen om niet te veel in herhaling te treden. Het enige waar ik sowieso wel op aansla – dat deed mevrouw Van Ginneken ook al – is die 150 miljoen. De Staatssecretaris weet ook dat er echt een roep was om 500 miljoen en dat heel veel mensen hierover aan de alarmbel hebben getrokken. Ik ben blij dat de Staatssecretaris zich heeft ingezet om die 150 miljoen voor elkaar te krijgen, maar we weten allemaal dat ze graag meer hadden gehad en dat met meer een deel van de verschraling voorkomen had kunnen worden.

Dat gezegd hebbende, mijn vraag. We hoorden net van de Minister dat alle ambities die er zijn, het komend jaar heel moeilijk gerealiseerd kunnen worden, dat het heel lastig is om komend jaar nieuwe investeringen te doen in de regio. Dan word ik wel heel allergisch van dingen als «creatieve oplossingen» en «slim kijken». Het slimste wat we nu met elkaar kunnen doen, is zeggen dat we de verschraling zo snel mogelijk, per direct, moeten stoppen. Dat is wel iets wat we met elkaar kunnen doen. De Staatssecretaris zou ook zelf in beeld kunnen brengen hoeveel dat zou kunnen kosten en wat we daar als Kamer en kabinet mee kunnen doen. Dat is dus mijn vraag aan de Staatssecretaris is: wil de Staatssecretaris ook zelf kijken wat er nog voor nodig is? Dan kan zij zelf aangeven «dat vind ik het niet waard» of «in het kabinet krijg ik het er niet doorheen.» Want dat is iets wat we met elkaar nu zouden kunnen doen: de verschraling die al bezig is, even on hold zetten omdat we weten dat er in ieder geval het komende jaar niet meer mogelijk is.

Staatssecretaris **Heijnen**:

De heer De Hoop schetst elke keer een beeld alsof ik helemaal niks doe om het openbaar vervoer te helpen of te ondersteunen. Ik heb het niet gedaan, want ik ben bestuurder, maar het was de Kamer die uiteindelijk heeft ingestemd om 150 miljoen ter beschikking te stellen om het basisniveau op peil te houden in het openbaar vervoer. Van de 7,5 miljard die wordt geïnvesteerd in infrastructuur, hebben we 4 miljard geïnvesteerd in het openbaar vervoer. Dus de suggestie dat wij niks doen om het openbaar vervoer te ondersteunen, werp ik echt verre van mij. Ik heb daar grote moeite mee. Ik ben creatief bezig om na te denken wat we binnen de middelen die we als rijksoverheid ter beschikking hebben, zo goed mogelijk kunnen doen om de reiziger zo goed mogelijk te bedienen. Dat weet de heer De Hoop ook en dat ziet hij ook aan de acties die ik onderneem. Maar ik kan geen ijzer met handen breken en ik kan op dit moment niet meer doen dan ik doe.

De **voorzitter**:

Daar moet u het even mee doen. Dan mevrouw Van der Graaf, ChristenUnie.

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

Ik had de Staatssecretaris inderdaad gevraagd naar de verschraling van het ov en de urgentieconferentie. En ja, ik heb de brief van de Staatssecre-

taris gezien, maar dat leidt wel tot de vraag welke signalen de Staatssecretaris oppakt in concrete zin. Hoe kan zij regio's te hulp schieten? Er liggen bijvoorbeeld ook vraagstukken rondom het Wmo-vervoer, het leerlingenvervoer, en dat dan in combinatie met de vraagstukken rondom de schaarste van ov-voorziening. Wat voor oplossingen liggen daar? En komen de regio's met concrete budgetvragen? Ter illustratie, en daarna rond ik af; ik hou het kort: er is de afgelopen jaren vooral gewerkt aan het nóg beter bereikbaar maken met openbaar vervoer van onderwijslocaties in stedelijk gebied die al bereikbaar waren met openbaar vervoer, terwijl onderwijslocaties voor jongeren in het landelijk gebied juist minder goed bereikbaar zijn geworden. Daar zit het grote vraagstuk waarvan wij zeggen dat je er een oplossing voor moet verzinnen. Wat doet de Staatssecretaris?

De voorzitter:

Opnieuw de vraag naar de concretisering. Dat is eigenlijk waar dit stukje over gaat.

Staatssecretaris Heijnen:

Ja, dat stuk over het Wmo-vervoer wordt ook meegenomen. Over twee weken zitten we weer samen, dus we zijn blijvend met elkaar in gesprek om te kijken hoe we het zo goed mogelijk kunnen ondersteunen vanuit ons deel, de schakel die wij zijn in het hele ov-systeem. Dus we hebben continu gesprekken daarover. Ik stuur daar ook regelmatig updates over naar de Kamer. Als we over twee weken weer samen hebben gezeten, zal ik de resultaten daarvan ook terugkoppelen naar de Kamer. Want het is uiteindelijk natuurlijk heel erg belangrijk dat als er goede ideeën zijn, we samen kijken hoe we die kunnen realiseren. Binnen het mogelijke en haalbare, natuurlijk.

De voorzitter:

Heel kort nog. Afrondend.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Zeker. Als ik dat zo hoor, zou ik graag van de Staatssecretaris een heel concreet voorbeeld willen horen, nu dan wel in tweede termijn, van hoe zij denkt dat vraagstuk, bijvoorbeeld rond Wmo-vervoer en schaarste, aan te pakken. Met één voorbeeld, of twee of drie ben ik gelukkig en krijg ik een beter beeld van waar de Staatssecretaris precies aan werkt.

Staatssecretaris Heijnen:

Het gaat er niet om waar ik aan werk, het gaat erom met welke ideeën de provincies komen. Ik noem het Wmo-vervoer. In de provincie Zeeland zijn ze concreet aan het kijken hoe ze het Wmo-vervoer en het vervoer van bijzondere doelgroepen op een goede manier op elkaar kunnen afstemmen. Nu mag je bijvoorbeeld dat bijzonderedoelgroepenvervoer niet gebruiken voor gewoon personenvervoer. Dat is een wettelijke beperking waar zij nu tegenaan lopen. Zij vragen dan aan mij: kunt u daarmee aan de slag gaan in Den Haag, want dit is iets hinderlijks wat simpel opgelost kan worden? Dat pakken we dus op en daar gaan we mee aan de slag. Ik zeg niet dat er geen geld nodig is, maar de oplossing zit dus niet altijd in geld. De oplossing zit soms ook in andere dingen.

De voorzitter:

Helder. Dan gaat u door met uw betoog. Daarna is er nog tijd voor een tweede termijn van de Kamer.

Staatssecretaris Heijnen:

Nog een paar vragen over concrete projecten. De heer Koerhuis vroeg waarom we ervoor kiezen om te investeren in de «te dure Merwedelijn»

– dat zijn zijn woorden, overigens. Bij de beoordeling van de Merwedelijn is gekeken naar zowel de woningbouw en de bereikbaarheidswaarden alsook de kosteneffectiviteit. Die scoort daar hoog op, vergelijkbaar met bijvoorbeeld de oude lijn. De Merwedelijn is noodzakelijk voor de woningbouw tot 2030 voor woningen in Zuidwest-Utrecht. Dat nut wordt groter met de ontwikkeling van de A12-zone en Rijnenburg. Dat gaat beide om 20.000 woningen. Momenteel onderzoeken we samen met de regio verschillende varianten van de Merwedelijn. Die gaan deels ondergronds. Dat moet resulteren in een voorkeursvariant die past binnen de budgetkaders en waarmee de regio zich goed verder kan ontwikkelen. De heer Krul had nog een vraag over de Lelylijn. Is de planning op orde om de startbeslissing te nemen? Zoals ik ook in het tweeminutendebat al heb aangegeven, heeft de Lelylijn voor mij grote prioriteit. Inhoudelijk ligt alles in het najaar van 2024 klaar om een startbeslissing te nemen. In het MIRT-onderzoek wordt samen met de regio ook gekeken naar de bekostiging van de lijn. Daarbij wordt vol ingezet op Europa. Mevrouw Van der Graaf vroeg of de inzet voor de Lelylijn en de Wunderline richting Duitsland voldoende zijn om samen een lobby voor TEN-T richting Europa te starten. Ik heb de contacten met Duitsland en Denemarken geïntensiveerd over de TEN-T-status van de Lelylijn en de Wunderline. We hebben bijvoorbeeld in de regeringsconsultatie met Duitsland besproken om op Groningen-Bremen samen te werken. Onze Minister-President heeft met de Minister-President van Nedersaksen ook gesproken over dit onderwerp. We geven in de komende tijd verder gevolg aan de afspraken die daar zijn gemaakt. Dan had de heer Krul nog een vraag over de status van het gezamenlijke voorstel om met de Voorjaarsnota een plan te presenteren voor de Nedersaksenlijn. Samen met de regio ben ik een MIRT-onderzoek gestart waarin naar de hele lijn wordt gekeken. Voor Veendam-Stadskanaal ben ik ook met de regio in gesprek over financiering. Daarvoor is nu geen ruimte binnen het MF. Ik kan daarom op dit moment geen financiële afspraken maken over dit traject, maar het is wel een traject waarover we dus samen in gesprek zijn vanuit het MIRT-onderzoek dat we gestart zijn.

De heer **Koerhuis** (VVD):

De Staatssecretaris laat de regio's in onzekerheid – Noord-Nederland met de Lelylijn, Oost-Nederland met Zwolle-Twente-Münster en Zuid-Nederland met de Maaslijn – maar gaat gewoon door met de Merwedelijn. Ik snap dat niet. Utrecht geeft aan niet Rijnenburg nog te willen bouwen, maar de Staatssecretaris gaat daar wel gewoon mee door. Wat is er nou met Noord-, Oost- en Zuid-Nederland?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Zoals gezegd kwam deze lijn goed uit de score en zijn er uiteindelijk ambities om vele woningen te realiseren. Dat is ook nodig om de woningbouwopgave te halen. Infraprojecten zijn projecten voor de hele lange termijn. Dan moet je dus ook kijken naar wat er niet overmorgen gerealiseerd kan zijn, maar naar wat er over tien, twintig jaar is. Dan scoort deze lijn gewoon goed omdat deze belangrijk is voor de bereikbaarheid en de ontsluiting van dat hele gebied met al die nieuwe woningen die er ongetwijfeld zullen komen. Zo is ernaar gekeken, maar ik weet dat de heer Koerhuis daar graag een andere afweging in had gezien.

De **voorzitter**:

Ik kijk even rond en zie geen verdere woordmeldingen. Dan dank ik de Staatssecretaris voor haar beantwoording in de eerste termijn. Dan gaan we naar de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Houdt u het op ongeveer anderhalve minuut. Het woord is aan de heer De Hoop namens de PvdA. Gaat uw gang.

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

Voorzitter. Allereerst, de Minister begon zijn beantwoording met te zeggen dat dit een novum was. Dat was het natuurlijk ook. Ik denk dat het ontzettend fijn is dat we als Kamer nu ook de mogelijkheid hebben om aan de voorkant van het MIRT wat meer te sturen en aan te geven waar wij belangen zien. Dat heb ik als heel prettig ervaren. Er heeft volgens mij ook behoorlijk wat lenigheid vanuit het ministerie en van de griffie in gezeten om dat voor elkaar te krijgen. Dank voor die mogelijkheid. Volgens mij moeten we dit veel vaker met elkaar doen.

Ik heb wel een zorg. Ik ben heel blij dat er steeds meer oog is voor de ongelijkheid in de verschillende regio's, maar het is wel vervelend om te constateren dat daar dit jaar nog heel weinig mogelijk is. Dat wordt waarschijnlijk in de regio's ook ervaren als een ... Ik vind dat jammer ten opzichte van wat er allemaal aan kansen ligt en wat voor mooie initiatieven er zijn voor ov-verbindingen en voor het verbreden en veiliger maken van wegen waar dat nodig is. Ik vind het wel teleurstellend dat dat dit jaar nog niet gerealiseerd kan worden, ook al willen we met elkaar nu die kant uit. Op het gebied van openbaar vervoer vind ik echt dat we moeten kijken hoe we de verschraving zo snel mogelijk kunnen stoppen. Ik heb nog één punt. In de agenda zag ik ook staan dat er een versobering komt ten aanzien van het groen en de biodiversiteit, ook in de bermen. Ik zou graag nog even van Minister Harbers horen wat dat betekent en hoe dat precies zit.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Madlener namens de PVV.

De heer **Madlener** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Als ik het zo allemaal hoor, dan is dit kabinet uitgeregeerd, in ieder geval in deze commissie. Het is in schoonheid gestorven. De ambities waren groot, maar uiteindelijk komt er helemaal niks van terecht. De ambities zijn onhaalbaar, zowel ten aanzien van het openbaar vervoer als ten aanzien van de weg en het stikstofbeleid. Het zijn allemaal onhaalbare doelstellingen. Daar is de Kamer trouwens wel bij geweest. Ik zit al lang in deze Kamer en ik hoor altijd onhaalbare doelstellingen. Het moet nóg gekker, sneller en schoner, maar nu zitten we met de gebakken peren, want er is geen geld en er is geen ruimte. Er gaat niks gebeuren. Het kabinet zegt: we blijven twee jaar de rit uitzitten. Ik snap dat ze dat zeggen, maar ik denk dat dat voor Nederland stilstand betekent. We zullen afwachten hoe het gaat.

Ik vond dit wel een leuk debat, want het ging over strategische keuzes. Hoe gaat mijn zoontje straks naar school of naar zijn werk? Dat is me nog niet geheel helder. De PVV blijft in ieder geval strijden voor vrijheid van modaliteit. Strategische keuzes moeten door de mensen zelf gemaakt worden. Als mensen kiezen voor een auto of een elektrische step, dan hebben ze mijn zegen.

De **voorzitter**:

Het overstijgt wellicht de mogelijkheden van de Minister om aan te geven hoe uw zoontje later naar zijn werk zal gaan, maar uw vraag is helder.

Minister **Harbers**:

Met de fiets, denk ik.

De heer **Madlener** (PVV):

Met de helikopter!

De **voorzitter**:

De heer De Hoop had nog een opmerking.

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

Ik weet niet of het nog mag via deze route, maar ik was vergeten om een tweeminutendebat aan te vragen.

De **voorzitter**:

Als uw collega's dat toestaan, dan zij het u vergeven. Mevrouw Van Ginneken van D66.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank, voorzitter. Ik was de aanjager van dit debat, waarin we op strategisch niveau ideeën met elkaar uitwisselen. Ik deel de eerste conclusie van collega De Hoop dat het een positieve ervaring was om op dit niveau ideeën met elkaar uit te wisselen. We hebben oog voor de voorzieningen, de verschillen in de regio's en het slim benutten van wat er is. Dat is met name de inzet geweest die ik heb gepleegd. Ik heb op die punten een aantal mooie toezeggingen gehoord van de bewindspersonen, dus ik zal die zo meteen checken bij het resumé daarvan.

Ik heb nog wel één vraag en twee opmerkingen. Laat ik beginnen met mijn eerste opmerking, richting de collega's. Wat mij betreft hebben we volgend jaar de Minister voor VRO erbij. Mijn andere opmerking is gericht aan de Minister. Hij deed wat mij betreft wat luchtig over het ruimtegebruik en het grondstofgebruik van de auto. 96% van de auto's staat geparkeerd, meestal in een openbare ruimte. Dat kost ons 225 vierkante kilometer. Daar kun je heel wat woningen op bouwen of natuur op realiseren. Ik vind echt dat er een uitdaging ligt om het ruimtegebruik van de auto prominenter mee te nemen in de Mobiliteitsvisie dan nu het geval is.

Ik heb nog een concrete vraag. De Minister heeft aangegeven dat hij de auto meeneemt in zijn inzet richting de werkgevers ten aanzien van het spreiden en mijden van de spits. Ik zou graag een concrete toezegging willen horen. Zijn de Minister en de Staatssecretaris bereid om de Kamer periodiek te informeren over hoeveel werkgevers op dit punt een actief beleid hebben? Hoeveel spitsreizigers in de trein heeft dat gescheeld en hoeveel autokilometers in de spits heeft dat gescheeld?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan de heer Koerhuis van de VVD.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dank u wel. Als we de Minister voor Wonen erbij uitnodigen, dan wil ik ook graag de Minister van EZK erbij hebben, want we kunnen wel woningen bouwen, maar die mensen moeten ook ergens werken. Ik trek graag samen op met het CDA ten aanzien van de bereikbaarheidsnorm voor de regio. In die context blijf ik verbaasd over het antwoord van de Staatssecretaris dat de Merwedelijn gewoon doorgaat, terwijl projecten in de regio – ik heb projecten genoemd in Noordoost-Nederland en Zuid-Nederland – boven de markt hangen. Daar gaan we dit jaar ook niks over besluiten. Ze hangen boven de markt tot volgend jaar en dat vind ik jammer. Ik zou de Staatssecretaris ertoe willen oproepen om die afweging binnen ProRail een jaar naar voren te halen. Ik heb nog een vraag aan de Staatssecretaris. Hoe ziet zij het spoorstelsel na 2035? Dat is dichterbij dan we denken. We nemen nu besluiten over de periode tussen 2024 en 2034, maar die gaan ook gevolgen hebben na 2034.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan de heer Krul namens het CDA.

De heer **Krul** (CDA):

Voorzitter. Ik deel de bevindingen van de heer De Hoop. Ik denk dat dit een prettig debat was. Het is ook goed dat we het zo vroeg houden.

Het CDA neemt drie korte punten mee uit dit debat. Allereerst hebben regio's enorm grote zorgen, vooral veroorzaakt door het voornemen van het kabinet tot de schuif. Ik constateer dat die zorgen na dit debat zeker niet zijn weggenomen en misschien zelfs wel groter zijn geworden. De Minister heeft gezegd de komende tijd te gaan gebruiken om met de regio's het gesprek aan te gaan. Ik geef hem straks graag de gelegenheid om dat nog een keer te onderstrepen, want het is echt nodig dat dit snel gebeurt.

Voorzitter. Ik heb de Minister horen zeggen dat hij geen prioriteit of misschien zelfs geen noodzaak ziet om nog dit jaar de bereikbaarheidsnormen aan te passen. Wij gaan hem daarbij helpen.

Voorzitter, tot slot. Het CDA heeft recentelijk zijn rapport Voor heel Nederland gepresenteerd. In dat rapport neemt het CDA met ferme taal afstand van de MKBA als besluitvormingsinstrument. Het is enigszins teleurstellend dat we het kabinet nu horen zeggen dat het die analyse niet deelt, in de woorden van de Minister. Het is juist een nuttig instrument, horen we hem zeggen. Ik wil toch nog een keer benadrukken dat in de huidige modellen – de MKBA hoort daarbij – het altijd de regio's zijn die er het slechtst van afkomen.

Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is het woord aan mevrouw Van der Graaf, ChristenUnie.

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

Voorzitter. Ook ik dank de beide bewindslieden voor de antwoorden, alsmede de ambtelijke ondersteuning die daaraan heeft bijgedragen. Dat geeft ons beter inzicht. Ik realiseer me dat de provincies, die nu nieuwe akkoorden moeten vormen en keuzes moeten gaan maken, nog niet de duidelijkheid hebben waar ze wel op hopen. Ik hoop dat daar snel zicht op kan komen. De Minister verwijst naar het najaar, naar het BO MIRT, maar ik denk dat alles wat voor de zomer duidelijk kan worden, behulpzaam zou zijn in de provincies.

Voorzitter. Dat gezegd hebbende ben ik blij met de toezegging van de Minister om naar de index over de toekomstvaardigheid in Duitsland te kijken. Wat de ChristenUnie betreft zou er naar de normen moeten worden gekeken. Als er onder de normen van bereikbaarheid en beschikbaarheid van een voorziening wordt gezakt, is dat een indicatie om aan de bereikbaarheid dan wel aan de beschikbaarheid van die voorziening te gaan werken. Als concrete uitwerking moet er dan worden gekeken naar de reistijdgrenzen of de reistijdnormen tot voorzieningen. We kennen dat in het kader van de ambulance-aanrijtijden. We vinden dat de uitwerking concreet op dit niveau moet plaatsvinden. Ik weet niet of de Minister al zover is dat hij dit kan toezeggen aan de Kamer. Dat is in ieder geval de politieke wens van de ChristenUnie.

Ik sluit af met te zeggen dat wij deze zomer graag een update zouden hebben van de Integrale Mobiliteitsanalyse, omdat wij toch zorgen hebben over het woordgebruik dat door elkaar wordt gehaald. Bereikbaarheid, het bereiken van je bestemming, is echt iets anders dan gericht zijn op verplaatsing. Dat heeft de Minister ook erkend in de antwoorden in de eerste termijn, maar voor je het weet leidt dit ook in de uitvoering tot verschil van inzicht en uitwerking. Wij hechten hieraan. Mogen wij dit rond de zomer ontvangen? Dan kunnen we het kabinet ook daarop blijven controleren.

De **voorzitter**:

En voor je het weet, kom je aan, maar dat is iets anders. De heer Stoffer, SGP.

De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter. Ik vind het mooi dat de Minister zegt: meer ingenieurs bij Rijkswaterstaat. Dat doet mijn ingenieurshart goed. Hij zei ook dat innovatie toch van belang blijft. Ik vond het ook heel mooi dat hij zei: onderhoud is sexy. Dat woord heeft een SGP'er nog nooit uitgesproken in de Kamer, denk ik. Dat mag ook best anders, bijvoorbeeld dat het interessant is of het meest belangrijk. Maar als de Minister en de Staatssecretaris het echt willen laten doorwerken in de organisaties, zeg ik: zet het in uw agenda, zorg dat zo'n project iedere keer wordt bezocht enzovoorts. Ik wil meegeven dat dit echt een cultuurverandering vergt. Dat kan, maar de crux ligt bij de Minister en de Staatssecretaris om het ook echt te laten zien qua aandacht.

Dan nog twee andere punten. Het is goed dat met iedere gedeputeerde en met iedere provincie wordt gesproken over de concrete projecten. Zo straks kon ik mijn interruptie niet afmaken. Het ging mij eigenlijk om het volgende. Als er op dit moment bij het spoor meer kan dan op de weg of het water omdat dat minder wordt geraakt door stikstof, kan in de gesprekken wellicht worden meegenomen dat bijvoorbeeld dat probleem bij Zwolle-Meppel of de elektrificatie van Enschede-Gronau – ik noem nu twee projecten die de heer Boerman aangaan – naar voren kunnen worden gehaald en de andere iets naar achteren. Of je nu met de trein gaat of met het schip of met de fiets of met de auto, het is natuurlijk één mobiliteitssysteem. Ik denk ook dat we het meer op die manier moeten zien. Als het een wat beter kan, zorg je ervoor dat iedereen op een goede manier van A naar B kan.

Dan nog het allerlaatste punt. Tijdens het debat kwam er een brandbrief binnen van de provincie Zeeland, die natuurlijk wat minder aandacht heeft gekregen dan Oost-Nederland. Ze hebben de boel de afgelopen dagen heel goed op touw gezet, denk ik. Maar ook in Zeeland is veel aan de hand. Ik wil dat toch even hebben benoemd. Die brief kwam bij ons wat later, maar hij is wel aangekomen. Ik zou zeggen: heb daar ook oog voor. Voorzitter, daar laat ik het bij. Ik ga u gelijk verlaten, want ik heb om 13.00 uur een ander debat.

De **voorzitter**:

U zult toch eerst nog een vraag moeten beantwoorden van de heer Koerhuis, als u het niet erg vindt.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik ken de SGP toch als een partij die met de VVD optrekt als het gaat om de auto. Misschien heb ik het niet goed gehoord, maar nu hoor ik de SGP toch voorstellen om te gaan schuiven van de auto naar de trein. Stelt de SGP nu bijvoorbeeld een schuif voor van de N35, de N36 of de N50 naar het spoor in Meppel?

De heer **Stoffer** (SGP):

Nee. Maar als iets wat ook al op de lijn staat, net wat eerder kan, kunnen de aannemers die nu even niets te doen hebben omdat ze de N35 niet volgend jaar of het jaar erop kunnen doen maar pas over drie of vier jaar ... Je kunt kijken of je dat even wat anders in elkaar schuift zodat de aannemers aan het werk blijven. Het ene project komt dan een jaar eerder en het andere project een jaar later. Doe dat vooral samen met de gedeputeerden. Die hebben er goed zicht op en weten hun prioriteiten goed te leggen. Dat is mijn oproep: geen verschuivingen in de zin van dat je het een helemaal niet meer doet en het ander wel, maar wel om dingen wat naar voren te halen. Daar komen wellicht ook weer mooie oplos-

singen uit. Ik zou dus zeggen: wees voorzichtig dat het land niet stil blijft staan. Ondanks dat we nu even een stikstofhobbel hebben – we kunnen zeggen wat we willen, maar die hebben we – moeten we kijken of we dingen maximaal door kunnen zetten. Ik heb de indruk dat deze Minister en deze Staatssecretaris dat, met de gedeputeerden in het land, prima zouden kunnen oppakken.

De voorzitter:

Dat ze station Lemmer alvast aanleggen. Mevrouw Van der Graaf had ook nog een vraag.

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

Ik hoor hier hele verstandige woorden van de heer Stoffer, dus ik hoop ook dat daar positief op gereageerd zal worden door de bewindslieden. De heer Stoffer vroeg naar Zeeland. Ik heb in mijn eerste termijn Tholen benoemd en ik heb gesproken over de grote zorgen in Zeeland over het onderhoud van de bruggen. Doelt de heer Stoffer daar ook op? Dat is een vraag waar nog in concrete zin op in moet worden gegaan.

De heer Stoffer (SGP):

De brief kwam bij mij ongeveer binnen tussen 11.45 uur en 12.00 uur. De brief was ondertekend door commissaris Polman. Ik heb niet ieder detail gelezen, maar dat zal er ongetwijfeld in staan. Ik denk dus dat ik heel kort kan zijn: ja.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we gekomen aan het einde van de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Ik vraag de bewindspersonen of zij in één keer door willen gaan. Dat is het geval. Dan geef ik het woord aan de Minister.

Minister Harbers:

Dank u wel, voorzitter. Dank ook aan alle Kamerleden die aangaven dat het een plezierig debat was. Als je helemaal in de systematiek zit van bestuurlijke overleggen et cetera, is het goed om gewoon eens wat verder vooruit te blikken en ook alvast een doorkijk te geven naar bijvoorbeeld de financiële voetangels en klemmen die wij op onze weg verwachten. Er zijn nog een aantal vragen gesteld. De heer De Hoop vroeg wat het versoberen van groen en bermen betekent. Dat betekent dat we in ieder geval gewoon alle wettelijke eisen nakomen die we op dat gebied hebben. Daar voldoen we aan. We doen dat ook als het de veiligheid raakt. Je merkt in de praktijk dat we daaromheen meer doen. Dat gaan we nu versoberen, maar we komen de wettelijke eisen op dat gebied en op het gebied van veiligheid gewoon allemaal netjes na. De heer Madlener gaf schoorvoetend toe dat zijn zoonje waarschijnlijk onder de 18 nog niet met de auto naar school gaat. Dan zal het in het begin waarschijnlijk toch de fiets zijn! Ik zet echt een ander beeld tegenover zijn openingsopmerking dat er grote ambities zijn en er vervolgens niets gebeurt. Nee, het is juist omgekeerd. Ik ben maximaal gemotiveerd en de Staatssecretaris is maximaal gemotiveerd om offensief alles te doen wat we wel kunnen doen. Als je een coalitieakkoord aantreft met extra middelen voor instandhouding en voor aanleg en je ziet een beer op de weg bij aanleg, ben ik in ieder geval maximaal gemotiveerd om nu eindelijk eens een keer te doen wat hoognodig moet gebeuren: de instandhouding met veel meer geweld dan vroeger aanpakken. Dat betekent in ieder geval dat datgene wat we hebben, ook goed blijft en de komende decennia ook optimaal bruikbaar is.

Tegen mevrouw Van Ginneken zeg ik: nee, ik doe niet luchtig over het ruimtegebruik en het grondstoffenverbruik. In de stukken die naar de Kamer zijn gestuurd heb ik ook keurig in een staatje aangegeven dat de auto inderdaad meer ruimte nodig heeft. Ik zie ook dat dat op verschil-

lende plekken in Nederland anders uitpakt en dat er op sommige plekken ook gewoon minder ruimte beschikbaar is, zoals in binnensteden, maar dat gemeenten het netjes inpassen daar waar de ruimte er wel is. Ik verwacht eerlijk gezegd dat er in de toekomst wellicht helemaal automatisch wordt gereden. Dat was ook de ontwikkeling die ik schetste met die automatische hulpsystemen. Dan ga je in ieder geval nog een stuk efficiënter om met de ruimte. Een auto moet nu een paar honderd meter afstand houden tot zijn voorganger, maar als het allemaal helemaal automatisch op elkaar is afgesteld, zul je zien dat je de ruimte die er nu voor is uitgetrokken nog veel efficiënter kunt benutten. Dan zijn we wel een paar decennia verder. Dat is ook wel een uitdaging die er ligt voor de automobielsector.

Er is gevraagd naar een toezegging over spreiden en mijden. Ja, ik had al gezegd dat we voor het begrotingsdebat in kaart brengen wat we dit jaar aan afspraken maken en dat we dat vervolgens periodiek herhalen. Dat voeg ik graag toe aan die toezegging.

De heer Koerhuis wees erop dat de Minister van EZK dan misschien ook moet worden uitgenodigd. De Kamer gaat over het uitnodigingenbeleid, maar hier is wel een omissie van mijn kant, want ik heb het in eerste termijn vooral gehad over voorzieningen op het gebied van winkelen, zorg, scholen et cetera. Werk is een verschrikkelijk belangrijk aandeel daarin. Wees gerust, Minister Adriaansens en ik werken daar volop in samen, ook waar het bijvoorbeeld gaat over het bepalen van nieuwe locaties voor bedrijvigheid, waar meer dan in het verleden een rol speelt dat je er wel makkelijk moet kunnen komen.

Tegen de heer Krul onderstreep ik dat we met de provincies de gesprekken over de schuif gaan voeren. Hij leidde zijn vraag in met de grote zorg over die schuif. Nogmaals, ik deel die zorg. Was het de droom om het op deze manier te doen? Nee, want een land heeft behoefte aan zowel aanleg als instandhouding. Maar ik vind het nog vervelender als je heel veel geld voor aanleg nog jaren op de plank hebt liggen en ondertussen onvoldoende doet aan instandhouding, terwijl je ziet dat de capaciteit bij Rijkswaterstaat daardoor onvoldoende wordt benut en aannemers daardoor vervolgens het loodje leggen. Het is niet ideaal, maar het is wel de situatie waarin we zitten. Daardoor denk ik: dan moeten we het gewoon omdraaien. Daarover gaan we in overleg met alle provincies.

Ik ben het echt oneens met de stellingname dat ik geen prioriteit of noodzaak zou geven aan het definiëren van de bereikbaarheidsdoelen. Integendeel. Dat werk is opgepakt, maar daarbij spelen twee dingen die we ons echt met elkaar moeten realiseren. Het is echt een bult werk om tot goede normen te komen die we ook langjarig kunnen toepassen. Dat is eerder al uiteengezet in een nota van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, het KiM, waarin een enorme stapel vragen wordt opgelepeld waar je wel een antwoord op moet hebben, wil je echt bruikbare criteria hebben. Dat is ook aangehaald in het PBL-rapport over bereikbaarheid voor iedereen. Dat werk is opgepakt. Ik heb al aangegeven dat we voor de ronde in het najaar met een nadere uitwerking komen. Ik vermoed zomaar dat daar straks ook moties over komen, dus ik denk wel dat het goed is dat we een beeld daarvan geven door op korte termijn aan de Kamer in een brief uiteen te zetten wat we al doen, wat daarbij komt kijken en hoe zorgvuldig we dat doen. Dan kunnen we daarna het debat hierover verder voeren.

Datzelfde geldt overigens ook voor de MKBA, want die neem ik bloedserieus. Ik heb 25 jaar terug in mijn werkzame leven ook te maken gehad met de toenmalige MKBA's. Dan denk ik: ja, daar kwam altijd maar één ding uit, namelijk dat alles verliesgevend was en dat je het nooit moest doen. Dat was ook bezijden de werkelijkheid. Het gaat er juist om dat ook de M van maatschappelijk veel meer wordt waargemaakt. Daar is veel

werk op verzet de afgelopen jaren. We zijn dat nog aan het verhevelen met alles wat in ons zit.

Mevrouw Van der Graaf vroeg naar snel duidelijkheid voor provincies. Daar heb ik net al iets over gezegd. Ja, dat komt ook ruim voor dat gesprek. Dat gaan we aan zodra we onze eigen besluitvorming over de begroting bij de Voorjaarsnota hebben afgerond. Dan weten we precies waar we aan toe zijn en dan komt het gesprek met de provincies. Dat is dus nog voor de zomer. Ik ben het namelijk helemaal eens met mevrouw Van der Graaf dat zij aan het begin van de komende vier jaar natuurlijk tijdig moeten weten waar ze aan toe zijn.

Over de bereikbaarheidsnormen heb ik net al iets gezegd in reactie op de heer Krul en anderen. De aanrijtijden et cetera zijn allemaal onderwerp van het operationaliseren. Ik begreep de vraag van mevrouw Van der Graaf als een verzoek om een update van de IMA deze zomer. Helaas, die IMA is, een beetje als de doorrekening van verkiezingsprogramma's van politieke partijen, een immense klus. Er is echt een goede reden waarom we die maar één keer in de vier jaar doen. Het gaat echt bij het PBL anders weer ten koste van andere activiteiten die op de planning staan.

Dan de heer Stoffer. We zijn het helemaal eens over instandhouding. Ik vind het ook leuk om bij instandhoudingsprojecten op bezoek te gaan. Daar ga ik heel vaak op bezoek. Misschien nog één ding, we hebben nog een paar minuten: ook die ga je wel merken in het land. Deze zomer – dat is ook instandhouding – is de vervanging van de brugklep van de Haringvlietbrug en daarna het onderhoud aan de Heinenoordtunnel. We gaan het helaas merken, maar daarna kan het er in ieder geval weer voor decennia tegenaan.

Even, ook namens de Staatssecretaris, de vraag over nu het hoofdwegennet van Rijkswaterstaat en volgend jaar spoor. We hebben gewoon binnen het ministerie afgesproken dat we dat volgend jaar volgens dezelfde principes aanpakken. We hebben ook wel een gerust gevoel. Volgend jaar is bijvoorbeeld weer een extra jaarschijf in het Mobiliteitsfonds. Dan moet je ook even kijken naar spoor, waar we dat dit jaar voor de Rijkswaterstaatnetwerken doen. Het zal ongetwijfeld een aantal afwegingen vragen. Zoals ik die dit jaar op de Rijkswaterstaatnetwerken heb gehad, zal je die ook bij spoor tegenkomen. We hebben nou eenmaal te maken met de handicap uit het verleden dat de onderhoudsplanung en de budgettering daarvan in beide domeinen in de tijd uit elkaar zijn gaan lopen. Dus waar ik voor dit jaar echt duidelijkheid nodig heb voor Rijkswaterstaat, omdat anders de consequentie is dat er gewoon mensen ontslagen moeten worden omdat we die financiering niet meer langjarig geregeld hebben, geldt dat voor ProRail anders. Zij hebben nog een langere tijdshorizon met de huidige budgetten voor onderhoud. Dat is geen verwijt aan ProRail. Die hebben het gedaan op het moment dat zij het nodig hebben en dat is pas een jaar later. Dus die afweging komt dan volgend jaar nog langs.

Tot slot Zeeland. De brief gaan wij vanzelfsprekend ook vanuit onze kant even goed bestuderen. We zijn wel bekend met de problemen in Zeeland, met name dat daar het aandeel provinciale infrastructuur geweldig groot is ten opzichte van de rest van het land. Denk aan de Zeelandbrug; die staat niet bij het Rijk op de begroting, maar wel bij de provincie en het is nogal een klus als je daar onderhoud aan moet gaan doen. Veel kleinere projecten, bijvoorbeeld rond de staat van de bruggen rond het eiland Tholen, zouden juist moeten kunnen profiteren van de schuif van aanleg naar instandhouding, want ook daar is achterstallig onderhoud aan de orde.

De voorzitter:

Dank u wel. Er was nog een vraag van mevrouw Van der Graaf, ChristenUnie.

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

De Minister zei op mijn vraag over de IMA, de Integrale Mobiliteitsanalyse, dat het niet voor niets is dat die maar één keer in de vier jaar komt. We maken nu een heel grote verandering door. Daar hebben we een heel grote wet voor gewijzigd, waar echt bijzonder veel geld in zit of achter wekomt om te verdelen over het land om bereikbaarheid te stimuleren. Dan kan de Minister niet verbaasd zijn dat we vanuit de Kamer de vinger aan de pols willen houden: hoe loopt dit? De Minister heeft iets van inzicht gegeven in wat voor indicatoren we dan kunnen verwachten en gezegd dat dat wat tijd vraagt. Ik zou het echt heel wenselijk vinden dat wij hier gewoon ieder halfjaar van de voortgang op de hoogte worden gehouden in de tussentijd om goed de vinger aan de pols te kunnen houden. Dat is de achtergrond van mijn vraag. Hopelijk begrijpt de Minister het zo.

Minister **Harbers**:

Dat is een toezegging die ik al had gedaan. In de hele programmering voor de instandhouding kijken we natuurlijk ook wat dat doet voor de bereikbaarheid. Daar moet je dan wel naast leggen wat dan de staat van de infrastructuur is en waar je vanwege het feit dat die versleten is, als eerste aan de gang moet gaan. Ik had al toegezegd om bij die verdere uitwerking van de instandhouding en het basiskwaliteitsniveau de Kamer op de hoogte te houden, ook van wat dat doet voor de bereikbaarheid. Maar sec de vraag – misschien heb ik die verkeerd begrepen – om een update van het IMA: dat is simpelweg niet mogelijk. Daar hebben we gewoon de mensen niet voor in de uitvoering. De mensen en de middelen daarvoor zijn er niet. Het is gewoon een gigantische hoeveelheid rekenwerk en tijd die je daar in moet stoppen. Ik heb volgens mij in mijn eerste blok wel gezegd dat de eerstvolgende IMA in 2025 is en dat nog dit najaar de uitgangspunten daarvoor naar de Kamer komen, inclusief hoe bereikbaarheid, bereikbaarheidsdoelen, daarin meegenomen gaan worden. Dus dat debat voeren we wel dit najaar.

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

Dan neem ik dat even aan als invulling van de toezegging waar ik om heb gevraagd op dit moment. We praten dan verder. En «het najaar», kan dat nog iets concreter?

Minister **Harbers**:

Voor de begrotingsbehandeling.

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

Voor de begrotingsbehandeling. Goed.

De **voorzitter**:

Dat was ook al aangegeven. Dank u wel. Dan is het woord aan de Staatssecretaris voor haar beantwoording in tweede termijn.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Voorzitter. Ik had eigenlijk nog één vraag openstaan, van de heer Koerhuis over het spoorstelsel na 2024. We werken op dit moment aan de herijking van het Toekomstbeeld OV en die is in 2024 gereed. Daarna gaan we meteen aan de slag met de marktordening op het spoor voor na 2034.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan zijn we gekomen aan het eind van dit debat, maar niet dan nadat ik de toezeggingen heb voorgelezen. Let u goed op.

- De Minister zal de effecten van de vraagstimulerende maatregelen in kaart brengen en de Kamer daarover informeren in het actiepro-

- gramma dat in het najaar, voor de begrotingsbehandeling, naar de Kamer wordt gestuurd. Een toezegging aan mevrouw Van Ginneken.
- De Minister stuurt de Kamer voor het commissiedebat MIRT op 5 juli een brief met cijfers over het woon-werkverkeer van rijksambtenaren, in het kader van mijden en spreiden. Dat is een toezegging aan de heer De Hoop, PvdA.
 - De Kamer wordt in het najaar in het actieprogramma van de Mobiliteitsvisie ook geïnformeerd over het gebruik van andere indicatoren, zoals de Brede Welvaartsindicator, de MDI en de Duitse index toekomstvaardigheid. Dat is een toezegging aan mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie en mevrouw Van Ginneken van D66.
 - De Minister zegt toe de afwegingen met betrekking tot bereikbaarheid expliciet op te nemen in de MIRT-projectenlijst. Hier komt een aparte brief over naar de Kamer voor de zomer. Dat is een toezegging aan de heer Krul van het CDA en mevrouw Van Ginneken van D66.
 - De Minister informeert de Kamer periodiek over de gesprekken met werkgevers over het mijden en spreiden van woon-werkverkeer, de eerste keer in het najaar van 2023.

Hadden we die niet al? O, die ging over de rijksambtenaren. Dat is een dubbel tellende toezegging. Er is een tweeminutendebat aangevraagd door de heer De Hoop van de PvdA. Mevrouw Van Ginneken heeft nog een opmerking. Gaat die over de toezeggingenlijst?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik heb natuurlijk net in de tweede termijn ook een toezegging gekregen. Die raakt misschien aan de laatste die u oplas, waarvan u aangaf: misschien is dat een dubbeltelling. Die was dat de Minister periodiek de voortgang zou rapporteren. Volgens mij was het geen dubbeltelling. En ik heb in het interruptietreintje dat de heer Krul startte met de Minister volgens mij de toezegging gekregen dat de Minister het bereikbaarheids-criterium expliciet gaat meenemen, meewegen in de prioritering van de onderhoudsprojecten.

De **voorzitter**:

Ja, maar dat is een inhoudelijke toezegging. Dat is niet zozeer iets wat wij meenemen.

Minister **Harbers**:

Dat volgt sowieso bij de uitwerking. Daar ga ik nog heel veel over vertellen.

De **voorzitter**:

Een treintje, altijd leuk bij een mobiliteitsdebat. We zijn gekomen aan het eind van dit debat. Ik dank de aanwezigen op de publieke tribune en de mensen die het debat thuis hebben gevolgd, de Dienst Verlag en Redactie, de bode, de bewindspersonen en hun ondersteuning voor hun antwoorden en uiteraard de collega's, en ik sluit deze vergadering.

Sluiting 13.22 uur.