

Vergaderjaar 2023–2024

36 410 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2024

Nr. 46

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 1 februari 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 22 januari 2024 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. 13 juli 2023 inzake voornemen tot gunning A2 Het Vonderen-Kerensheide (Kamerstuk 36 200-A, nr. 98);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 augustus 2023 inzake besluitvorming herprioritering Mobiliteitsfonds/MIRT (Kamerstuk 36 200-A, nr. 100);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 september 2023 inzake toezeggingen en moties naar aanleiding van het commissiedebat MIRT van 5 juli 2023 en het tweeminutendebat MIRT van 6 juli 2023 (Kamerstuk 36 410-A, nr. 9);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 oktober 2023 inzake onderzoeksrapport voorwaarden havenbekken Houtrakpolder (Kamerstuk 31 409, nr. 422);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 oktober 2023 inzake toezegging afweegkader voor middellange termijn Woningbouw en Mobiliteit (Kamerstuk 34 682, nr. 177);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 september 2023 inzake MIRT Overzicht 2024 (Kamerstuk 36 410-A, nr. 7);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 september 2023 inzake herprioritering Mobiliteitsfonds/MIRT (Kamerstuk 36 410-A, nr. 8);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 december 2023 inzake ontwerp-Tijdelijke regeling specifieke uitkering mobiliteitspakketten ten behoeve van woningbouw (Kamerstuk 34 682, nr. 181);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 november 2023 inzake derde voortgangsbrief invoering

vrachtwagenheffing (stand van zaken najaar 2023) (Kamerstuk 31 305, nr. 436);

- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 november 2023 inzake KiM-publicatie Mobiliteitsbeeld 2023 (Kamerstuk 31 305, nr. 434);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 november 2023 inzake Bestuurlijke Overleggen MIRT november 2023 en moties en toezeggingen MIRT (Kamerstuk 36 410-A, nr. 16);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 oktober 2023 inzake vaststellen ontwerp-Structuurvisie A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven (Kamerstuk 36 410-A, nr. 15);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 oktober 2023 inzake uitstel uitvoering renovatie Kooybrug (Kamerstuk 36 410-A, nr. 14);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 december 2023 inzake update Integrale Mobiliteitsanalyse (Kamerstuk 36 410-A, nr. 21);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 december 2023 inzake beëindiging MIRT-verkenning A9 Rottepolderplein (Kamerstuk 36 410-A, nr. 22);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 december 2023 inzake schadepoorzaakrapport Prinses Margriettunnel in de A7 (Kamerstuk 29 296, nr. 50);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 december 2023 inzake uitwerking bereikbaarheidsdoelen (Kamerstuk 31 305, nr. 439);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 december 2023 inzake eerste halfjaarrapportage 2023 Zuidasdok (Kamerstuk 32 668, nr. 22);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 december 2023 inzake besluit vervolgstappen renovatie vuurtoren Lange Jaap Huisduinen (Kamerstuk 36 410-XII, nr. 18);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 december 2023 inzake nalevingsverslagen geluidproductieplafonds langs rijkswegen en spoorwegen 2022 (Kamerstuk 32 252, nr. 67);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 januari 2024 inzake omhoogkomen Vollenhovetunnel A28 (Kamerstuk 29 296, nr. 51);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 januari 2024 inzake beantwoording vragen over herprioritering Mobiliteitsfonds/MIRT (Kamerstuk 36 410-A, nr. 8) (Kamerstuk 36 410-A, nr. 25);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 januari 2024 inzake beantwoording vragen commissie over het MIRT Overzicht 2024 (Kamerstuk 36 410-A, nr. 7) (Kamerstuk 36 410-A, nr. 24).**

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

De fungerend voorzitter van de commissie,
Postma

De griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: De Hoop
Griffier: Meedendorp

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Bamenga, Olger van Dijk, Grinwis, Heutink, De Hoop, Vedder, Veltman en Van Zanten,

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

Aanvang 10.00 uur.

De voorzitter:

Goedemorgen, allemaal. Ik open de vergadering. Aan de orde is het notaoverleg over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, kortweg het MIRT. Ik heet de Minister, de Staatssecretaris, de leden, de ambtelijke staf en de ondersteuning van harte welkom. Ook de mensen die het debat vanaf de publieke tribune of vanuit huis bekijken, heet ik natuurlijk van harte welkom. Ik wil van deze gelegenheid ook gebruikmaken om de Staatssecretaris te feliciteren, want dit is de eerste keer dat wij een debat voeren sinds zij heeft gemeld dat ze in verwachting is. Het is volgens mij dus zeer op zijn plaats om u daarmee te feliciteren, ook namens de commissie.

Ik maak de leden graag attent op de spreektijdsverdeling die we in de procedurevergadering hebben afgesproken. De PVV heeft in de eerste termijn achttien minuten spreektijd en in de tweede termijn negen minuten. GroenLinks-Partij van de Arbeid heeft in de eerste termijn veertien minuten en in de tweede termijn zeven minuten. De VVD heeft veertien en zeven minuten. NSC heeft dertien minuten en zes en een halve minuut. D66 heeft negen minuten en vier en een halve minuut. BBB heeft acht en vier minuten. CDA heeft zeven minuten en drie en een halve minuut. SP heeft zeven minuten en drie en een halve minuut. DENK heeft vijf minuten en twee en een halve minuut. Partij voor de Dieren heeft vijf minuten en twee en een halve minuut. FVD heeft vijf minuten en twee en een halve minuut. SGP ... Maar ik zie die fracties hier niet zitten, dus ik laat het hierbij. Omdat we op dit moment geen missionair kabinet hebben, wil ik voorstellen – dat is ook zo afgesproken – dat we naar volgorde van fractiegrootte met elkaar het debat gaan voeren.

Ten slotte. Het is mijn idee om in totaal zes interrupties per fractie toe te staan in de eerste termijn. Mocht de tijd het toestaan, kunnen we daar natuurlijk altijd in schuiven.

Dan wil ik als eerste het woord geven aan de heer Heutink van de PVV.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter, dank u wel. Vandaag vragen we ons af wat we hier aan het doen zijn. Opnieuw ligt er een MIRT voor dat niets, maar dan ook helemaal niets gaat realiseren in het komende jaar. Het afgelopen jaar zijn er maar liefst 180.000 auto's bijgekomen, maar zijn er geen aanlegprojecten uit het MIRT gerealiseerd. We noemden dit boek vorig jaar al een sprookjesboek, maar dit sprookje lijkt geen happy end te krijgen. Het enige wat dit MIRT ons gaat brengen, is het uitvoeren van wat verkenningen. Je kunt natuurlijk verkennen totdat je een ons weegt, maar daarmee worden er nog geen nieuwe aanlegprojecten gerealiseerd. Voorzitter. Concreet verwachten we van de Minister in dit MIRT een stappenplan voor wat er voor nodig is om de zeventien aanlegprojecten te hervatten en herfinancieren. Want als er niets gebeurt, verdwijnt er zo meteen 4 miljard euro. En dan is het maar de vraag of en hoe deze projecten opnieuw gefinancierd gaan worden. Voor je het weet, ben je dan weer tien jaar verder.

Voorzitter. Terwijl alles en iedereen in de file staat op onze wegen, gooit het kabinet de ene na de andere bestuurlijke afspraak door de shredder.

Projecten als de N35 staan al jaren op de agenda. Dit kabinet denkt in demissionaire status even 4 miljard euro te kunnen herprioriteren. We snappen natuurlijk dat onderhoud noodzakelijk is en dat het geld anders toch maar blijft liggen, maar dit heeft helemaal niets meer te maken met op de winkel passen. Dit is gewoon een fundamentele beleidswijziging. We hebben dan ook de vraag waarom dit kabinet niet wacht op een nieuw kabinet. Laat de instandhoudingsopgave aan hen. Laat hen die nieuwe keuzes maken. U bent demissionair, zeg ik via de voorzitter tegen de Minister. De begroting had beleidsarm moeten zijn. Is de Minister bereid om geen onomkeerbare stappen te zetten ten aanzien van de herprioritering totdat er een nieuw kabinet is?

Voorzitter. We zien dat de Minister belangrijke wegaanlegprojecten de nek omdraait om gaten te kunnen dichten op andere projecten. Nu ga ik bij veel collega's geen vrienden maken, maar u had bijvoorbeeld ook de Lelylijn kunnen kiezen als dekking. Daar ligt op dit moment 3 miljard euro op de plank te verstoffen. Dan was er niets aan de hand geweest en konden de projecten straks gewoon uitgevoerd worden. Waarom kiest de Minister ervoor om de tekorten te dekken uit deze belangrijke aanlegprojecten? Welk afwegingskader is er gebruikt? En nog veel belangrijker is de vraag: hoe gaat de Minister ervoor zorgen dat deze middelen weer aangewend kunnen worden en de projecten weer kunnen worden opgestart?

Voorzitter. Tot slot over de herprioritering. Als het kabinet deze acties doorzet, betekent dat concreet dat er op korte termijn heel veel wegen op de schop gaan. We zagen het afgelopen jaar al dat de filezwaarte met 7% is toegenomen. Indien we zo veel gaan inzetten op instandhouding en onderhoud betekent dat nog eens een toename van 13%.

De voorzitter:

Meneer Heutink, er is een interruptie van de heer Grinwis van de ChristenUnie.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Goedemorgen, voorzitter. Ik heb een vraag aan de heer Heutink. Hij houdt een verhaal over de Lelylijn. Dat laat ik nu maar even lopen, want daarover ben ik het flagrant met hem oneens. Dat vond ik geen goed betoog.

Maar het gaat me nu even om wat hij zegt over beheer en onderhoud en de N35. De beheer- en onderhoudsopgave is prioritair ten opzichte van aanleg. Mijn eerste vraag is: is de heer Heutink dat met mij eens?

Mijn tweede vraag is als volgt. Als hij geld terugschuift van beheer en onderhoud naar bijvoorbeeld de N35 bij Mariënheem... Dat is een knelpunt dat we volgens mij Kamerbreed willen oplossen. Het kan toch niet zo zijn dat die weg dwars door het dorp blijft lopen, zoals nu het geval is? Laat daar geen misverstand over bestaan. Maar het kernprobleem is de stikstofruimte. In een straal van 25 kilometer om dit knelpunt heen worden elf stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden geraakt. Hoe wil de heer Heutink dat oplossen met zijn amendement om 94 miljoen extra beschikbaar te stellen? Daarmee is de stikstofruimte toch niet bij elkaar getoverd?

De heer Heutink (PVV):

Nee, dat klopt. Ik ben blij dat meneer Grinwis het met mij eens is dat we iets moeten doen met de N35. Wat ons betreft is onderhoud niet prioritair ten opzichte van aanleg. Volgens ons kan het prima samen. Er liggen bestuurlijke afspraken over de N35 en die moeten gewoon nagekomen worden. Dat is het goede bestuur waar wij voor staan. Op dit moment is er alleen voldoende stikstofruimte om de rondweg bij Mariënheem te realiseren. Er loopt nu een verkenning naar het hele stuk tussen Wijthmen en Nijverdal. Als wij de focus leggen op alleen dat stuk rondweg en met

de middelen daarvoor komen, dan wordt de verkenning ten aanzien van stikstof een stuk eenvoudiger om op te lossen. Daarnaast zijn we bezig met een nieuw kabinet. We verwachten dat er op korte termijn wat ruimte komt ten aanzien van stikstof. Kijk bijvoorbeeld naar het verhogen van de drempelwaarde. Daar gaat de Raad van State een uitspraak over doen en die gaat handvatten bieden. Maar ook sec de focus leggen op de rondweg zal ons gaan helpen. Als we het geld daarvoor nu weghalen en dat middels herprioritering naar andere dingen laten gaan, dan is dat geld weg. Dan weten we één ding zeker, namelijk dat er in de komende tien jaar niks gaat gebeuren, want dan moeten we weer op zoek naar geld. Dat willen we niet en daarom kiezen we hiervoor.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de heer Grinwis en daarbij vertel ik dat we in totaal zes interrupties hebben afgesproken, want ik denk dat u dat net gemist heeft. Dan weet u dat.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter, zesmaal in drieën of zes in totaal?

De voorzitter:

In eerste instantie zes in totaal...

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Oei.

De voorzitter:

We zien daarna wel hoeveel ruimte er nog over is.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dan moet ik even schakelen en bepalen of ik «m inzet. Ik moet even goed prioriteren en misschien wel herprioriteren. Ik waag mijn tweede interruptie hier toch aan.

De heer Heutink zegt iets over stikstof. Hij heeft zijn hoop gevestigd op het verhogen van de ondergrens. Dat hoop ik met hem mee. Tegelijkertijd kennen we de uitspraak van de Raad van State destijds bij het vervallen van de bouwvrijstelling. Ik raad iedereen aan om die uitspraak nog eens terug te kijken. Dan zakt de moed je een beetje in de schoenen. Dat moet ik de heer Heutink wel meegeven. We kunnen er op die manier niet zomaar even stikstofruimte bij toveren. Ik constateer dat stikstof een groter probleem is bij Mariënhoeve dan geld. Dat ten eerste. Als je extra geld regelt, dan denk ik niet dat je daar automatisch ook stikstofruimte bij kunt toveren.

Als de heer Heutink zo fanatiek is om het N35-knelpunt op te lossen – daar prijs ik hem voor – is hij vandaag dan net zo fanatiek om het knelpunt op het spoor bij Meppel op te lossen? Er ligt een goed amendement van een aantal collega's met een iets andere dekking, namelijk de meevaller op de beschikbaarheidsvergoeding ov van 2022. Daarmee wordt het voor de beoogde coalitievrienden iets makkelijker gemaakt om dit te steunen. Is hij net zo gemotiveerd om dit knelpunt op te lossen als het N35-knelpunt bij Mariënhoeve?

De heer **Heutink** (PVV):

De moed zakt mij niet heel erg gauw in de schoenen. Ik ben op zich positief ingesteld en zo zit ik hier vandaag ook. Ik heb ook vragen over Meppel aan de Staatssecretaris. Die wil ik eerst stellen. Ik heb de wijziging in het amendement overigens nog niet doorgelezen. Dat wil ik eerst doen voordat ik met een reactie daarop kom. Maar feit is dat Meppel een probleem is. We gaan kijken wat de Staatssecretaris ervan vindt.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. Ik zei net al dat door het intensiveren op het onderhoud, de bereikbaarheid van de regio in het geding komt. Kijk bijvoorbeeld naar de Drechtsteden. Daar dreigt een debacle te ontstaan waarin mensen niet meer van A naar B kunnen komen straks. De vraag is hoe de Minister hier rekening mee houdt.

Dan wil ik naar de geloofwaardigheid van de politiek. Doet het niet ongelooflijk pijn, zo vraag ik aan de Minister, dat zij bestuurlijke afspraken heeft moeten verbreken? De commissaris van de Koning in Overijssel noemde het verbreken van de belofte van de N35 al eerder «een zwarte bladzijde». De burgemeester van Raalte noemde het «de schande van Mariënheem». Is dit nou de nalatenschap die deze Minister straks wil achterlaten?

Voorzitter. Wat ons betreft sparen we de N35 bij deze herprioritering. De rondweg bij Mariënheem moet er gewoon komen. Die rondweg zorgt ervoor dat deze rijksweg niet meer door een dorp gaat lopen en dat het aantal verkeersongelukken zal gaan dalen. We hebben dan ook samen met de collega's van NSC, VVD en BBB een amendement daarvoor ingediend bij de begroting. We vinden het niet meer dan normaal dat bestuurlijke afspraken gehandhaafd blijven. We beseffen goed dat er daardoor minder geld naar onderhoud gaat, maar feit blijft dat er meer dan een miljard euro geïntensiveerd wordt op onderhoud en instandhouding, boven op de 1,25 miljard die ook meneer Grinwis heeft vastgesteld in de vorige coalitie.

Dan willen we het nog hebben over de Maaslijn, het debacle in Limburg waar de elektrificatie maar niet van de grond wil komen. De provincie zit daar nu met een miljoenenstrop. Waar is het verantwoordelijkheidsgevoel van de Staatssecretaris? Heeft zij ook maar één seconde overwogen om het budgettekort over te nemen en, zo nee, waarom niet? Waarom laat ze haar eigen provincie zitten met een miljoenenstrop?

Voorzitter. De Maaslijn is niet het enige debacle op het spoor. Ook in Meppel hebben ze inmiddels schoon genoeg van de trein. De flessenhals in Meppel levert dagelijks problemen op. Met een relatief beperkte investering had het kabinet daar de problemen al lang en breed kunnen oplossen. Onze vraag is welke acties dit kabinet heeft ondernomen of nog gaat ondernemen om de problemen op te lossen. Welke mogelijkheden ziet het kabinet, vraag ik aan de Staatssecretaris.

Dan de Van Brienenoordbrug. Vanochtend kwam er een brief van de Minister. De Minister moet deze renovatie op pauze zetten, zo werd vanochtend bekend, omdat de kosten van dit project te hoog zouden oplopen. Het is aan de ene kant natuurlijk goed dat de regering nu op het punt komt dat ze denkt: dit kunnen we niet meer uitleggen aan de belastingbetaler. Aan de andere kant legt dit wel twee andere, fundamentele problemen bloot.

Ten eerste legt dit het probleem bloot dat er maar één marktpartij is die bereid is gevonden deze brug aan te pakken. Waarom is dat er maar één? Wat is hier misgegaan, vragen we aan de regering.

Ten tweede komt hier opnieuw de stijgende kostprijs naar boven. Als we niet al aan de voorkant, bij de aanbesteding, een slimmere manier vinden van grootschalig en daarmee goedkoper inkopen, valt er straks ook bij andere projecten geen enkel toekomstperspectief te verwachten. Wat voor ideeën heeft de regering hierover, vraag ik aan de Minister.

Voorzitter. Zolang we niet als de wiedeweerga nieuwe wegen gaan aanleggen, zal het weggennet alleen maar voller worden, met nog meer files tot gevolg. Nederland wil doorrijden. We zijn hier met z'n allen ervoor verantwoordelijk om dat te faciliteren. Nu worden slappe excuses gebruikt, zoals stikstof, personeelskrapte en stijgende kosten. Maar als

puntje bij paaltje komt, is het wel dezelfde overheid die verzaakt. Dat is het eerlijke verhaal en dat is de reden dat steeds meer mensen in de file staan.

Afrondend, voorzitter. Ik weet dat ik maar liefst achttien minuten spreektijd heb, maar een rondje Nederland maken heeft geen zin als je kijkt naar wat er in het MIRT gerealiseerd wordt. Dat is bijna niks. Dan kunnen we hier wel per regio de grootste knelpunten gaan opnoemen, maar dat heeft dan verder ook niet zo heel erg veel zin.

Waar Nederland wel wat aan heeft, is dat er naast de input uit de bestuurlijke overleggen ook input voor het MIRT uit de Kamer wordt gehaald. We zijn benieuwd of de regering ervoor openstaat om een langetermijnagenda in het MIRT te introduceren, waarvoor de Kamer bij motie suggesties kan doen, een soort wensenlijstje dat dan ook daadwerkelijk in het MIRT wordt verankerd. Nederland smacht naar perspectief, en daarom hoop ik oprecht dat het kabinet met een plan komt waaruit blijkt hoe het die zeventien projecten denkt te kunnen hervatten en opnieuw te financieren. Als het dat niet kan toezeggen, komen we op dit punt in de tweede termijn met een motie.

Voorzitter, tot slot. Niet voor niets noemt de ANWB de huidige staat van ons wegennet en de voorgenomen maatregelen een perfecte storm. Wat we moeten doen, is wegen aanleggen, wegen aanleggen en nog meer wegen aanleggen, en snel een beetje, want Nederland is het zat om nog langer in de file te staan.

Dank u wel.

De voorzitter:

Een interruptie van de heer Bamenga, D66.

De heer Bamenga (D66):

Ik hoor de heer Heutink zeggen dat Nederland snakt naar perspectief. Ik hoorde hem eerder ook spreken over een betrouwbare overheid, die heel erg belangrijk is. Nu werkt de landelijke overheid samen met de regio Amsterdam voor het Zuidasdok en de Noord/Zuidlijn voor internationaal vervoer, binnenlands vervoer en woningen. Nu wordt daarmee gestopt. Ik vraag mij af wat u daarvan vindt. Is de overheid dan niet ook een onbetrouwbare overheid?

De heer Heutink (PVV):

Laat ik vooropstellen dat het aan de overheid is om de bestuurlijke afspraken die er liggen, na te komen. Altijd. In sommige gevallen, zoals nu bij het onderhoud, moeten wel keuzes worden gemaakt. Dat begrijpen we heel goed. Het doet dan extra pijn dat je die beloftes moet verbreken. De afspraken over de N35 gaan nog veel verder terug, maar we moeten daarbij toch gaan kijken wat we nou wel en wat we nou niet kunnen doen. Als het ons lukt om dan in ieder geval één project te redden door het kabinet op het hart te drukken dat die bestuurlijke afspraken wat waard zijn, dan is er voor ons wat dat betreft vandaag een rol weggelegd. Als we dan moeten kiezen, kiezen wij dus niet voor de Noord/Zuidlijn, maar voor de N35, zoals we dat nu gedaan hebben.

De heer Bamenga (D66):

Ik hoor wat u zegt. Er ligt een rapport van de commissie-Dekker waarin wordt gesteld dat het Zuidasdok er koste wat het kost zou moeten komen, omdat de mensen op dit moment letterlijk van het perron vallen. Het is dus heel belangrijk dat dit er komt. Hoe kijkt u daartegen aan?

De heer Heutink (PVV):

Het is natuurlijk nooit goed dat mensen van een perron vallen, maar er zijn nog meer problemen die we moeten oplossen. Kijk, dit kabinet heeft nu een grote aanzet gedaan voor een grote herprioritering. Daar vinden

we van alles van, maar u weet ook, meneer Bamenga, dat we op dit moment aan het formeren zijn en dat in dit land nog heel veel problemen opgelost moeten worden. U moet ons ook even de ruimte geven om te kijken hoe we die problemen nou concreet gaan oplossen. Dat gaat hier vandaag niet voor al die projecten lukken, zeg ik tegen D66 via u, voorzitter.

De voorzitter:

Dank voor uw bijdrage, meneer Heutink. U heeft flink wat spreektijd overgehouden, dus dat belooft nog wat voor de eindtijd vandaag. Ik zou de heer Grinwis willen verzoek om van mij even het voorzitterschap over te nemen.

Voorzitter: Grinwis

De voorzitter:

Met plezier. Dan geef ik bij dezen graag het woord aan de heer De Hoop.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter. Vandaag spreek ik niet alleen namens GroenLinks-PvdA, maar ook namens de Partij voor de Dieren.

Voorzitter. Nederland loopt vast. Het aantal files is weer toegenomen. Dat is een probleem, maar vooral ook een symptoom. De coronacrisis leidde tot flinke klappen voor het ov. Dat is daardoor in een vicieuze cirkel terechtgekomen: minder reizigers, minder inkomsten, minder goede dienstverlening en dus weer minder reizigers. De belangrijkste boodschap die ik vandaag heb, is dat we dit moeten zien te doorbreken. Daar zal ik straks op terugkomen.

We zien dat veel reizigers die tijdelijk het ov hebben verruild voor thuiswerken of de auto, structureel zijn blijven autorijden en inmiddels ook weer minder thuiswerken. Wegen uitbreiden is wat ons betreft onwenselijk, maar in alle gevallen voorlopig ook gewoon simpelweg niet een optie. Het is duidelijk dat door de grote toename van het aantal verkeersdeelnemers de files weer toenemen. Dat is niet een wetmatigheid. Dat zijn allemaal ontwikkelingen die we zagen aankomen. Die hadden we kunnen voorkomen met meer sturend beleid van het voormalige kabinet. Langetermijnoplossingen zoals in de ruimtelijke inrichting, de keuze waar te bouwen, te wonen of te werken, raken heel sterk aan de behoefte te investeren in infrastructuur.

Maar Nederland heeft amper nog landelijk beleid op het gebied van ruimtelijke ordening en elke provincie heeft weer andere doelen. Korte reisafstanden en voorzieningen in de buurt zijn helaas nog lang niet overal prioriteit. Efficiency en marktdenken winnen het helaas nog te vaak van het kiezen voor het recht op bereikbaarheid, zoals wij als GroenLinks-PvdA ruim twee jaar geleden al voorstelden, juist met voorzieningen in de buurt. Vinden de bewindspersonen dat we hier ook echt meer op moeten sturen? En waarom komt dit niet standaard uit alle MIRT-verkenningen?

Voorzitter. Bereikbaarheid was een belangrijk...

De voorzitter:

Sorry, ik ben nu even voorzitter. We moeten niet in de war raken. Meneer De Hoop, er is een interruptie en volgens mij was u nu bij een natuurlijke overgang. Ik geef daarom graag het woord aan de heer Heutink voor zijn eerste interruptie.

De heer Heutink (PVV):

Zo kennen we de Partij van de Arbeid natuurlijk weer: de oorlog verklaren aan de automobilist; er mag geen enkele weg meer bij. Tegelijkertijd moeten we er nog meer op sturen om iedereen maar de trein en het ov in

te jagen. Tegelijkertijd weet de heer De Hoop, want hij komt zelf volgens mij ook van het platteland, dat de vervoersarmoede als het gaat om het openbaar vervoer op het platteland torenhoog is. Er zijn gewoon regio's waar geen enkele bus meer rijdt. Dan moet de heer De Hoop het toch ook met ons eens zijn dat die mensen afhankelijk zijn van de auto om gewoon naar hun werk te komen, om boodschappen te kunnen doen, om even bij familie of vrienden op bezoek te gaan? Zij moeten dan de auto pakken. De heer De Hoop kan ze dan toch niet het ov maar injagen?

De voorzitter:

Dat is een heldere vraag. Het woord is weer aan de heer De Hoop.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dat klopt helemaal. Dat zie ik ook in mijn eigen omgeving. In de afgelopen vijf jaar zijn er meer dan 1.500 bushaltes verdwenen in heel Nederland en de meeste daarvan in de regio. Daar heeft de heer Heutink dus een punt. Tegelijkertijd is het voor heel veel mensen ook niet eens een keuze om die auto te hebben. Het is een plicht; je hebt die andere keuze niet.

Ik denk dat we twee dingen moeten doen. We moeten ervoor zorgen dat het openbaar vervoer in de regio weer echt op orde is. Daar hebben wij de afgelopen jaren ook veel voorstellen voor gedaan, zoals het amendement met de ChristenUnie dat wij gelukkig in de afgelopen periode bij de APB indienden, anders waren er nog veel meer bushaltes verdwenen.

Tegelijkertijd moet je ook eerlijk zijn: we willen naar een schone en duurzame toekomst. Dan moet je ervoor zorgen dat je mensen de gelegenheid biedt om de auto niet te hoeven pakken. Daar moet je keuzes in maken. Op dit moment is het simpelweg zo dat al die ambities van de heer Heutink van de PVV door de beperkte stikstofruimte absoluut niet uitgevoerd kunnen worden. Dan zeggen wij: focus op onderhoud en openbaar vervoer.

De voorzitter:

De heer Heutink zet graag bij dezen zijn tweede interruptie in.

De heer Heutink (PVV):

Dat doe ik met alle liefde, want de heer De Hoop blijft er toch voor pleiten om meer te sturen richting het openbaar vervoer. Maar het enige wat de heer De Hoop van de PvdA dan doet, is al die mensen naar een lege bushalte sturen of naar een bushalte waar geen bus meer komt. Dat is wat er gebeurt. Dus waarom blijft de heer De Hoop dan sturend optreden richting dat ov, terwijl je moet faciliteren? Je moet de wens van de inwoners van ons land faciliteren. Waarom wil de heer De Hoop daar niet aan?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik zou bijna denken: kon ik maar meer sturen. Het is natuurlijk simpelweg niet waar. De toename van het aantal autogebruikers komt ook doordat er de afgelopen jaren een kaalslag is geweest op het openbaar vervoer door het kabinet-Rutte IV. Dat hadden we kunnen voorkomen als we een ruimere beschikbaarheidsvergoeding hadden gehad, als we ervoor gezorgd hadden dat de lokale buslijnen overeind waren gebleven. Ik zie daar dus niet de verantwoordelijkheid van GroenLinks-PvdA in. Dat is één. Twee. We zien dat er juist in de Randstad heel veel files ontstaan. Ik vind de een-op-eenlink die de heer Heutink legt dus niet terecht. Volgens mij klopt die niet. Hij heeft wél een punt over betaalbaarheid en mobiliteit: het moet door het hele land betaalbaar zijn en alles moet bereikbaar zijn. Daarom heb ik in de vorige periode bijvoorbeeld het volgende voorstel gedaan: als je kiest voor betalen naar gebruik, waar ik voor ben, kijk dan ook naar differentiatie in plaats en tijd, zodat het eerlijk is, waar je ook

woont. Dat zijn voorstellen die juist GroenLinks-PvdA de afgelopen tijd gedaan heeft.

De voorzitter:

Meneer De Hoop, ik dacht dat u uw verhaal kon vervolgen, maar het stokje wordt nu overgenomen door de collega van de heer Heutink, meneer Olger van Dijk van NSC.

De heer Olger van Dijk (NSC):

De heer De Hoop zet heel mooi de visie neer van GroenLinks-PvdA, en in dit geval ook van de Partij voor de Dieren. Het is een hele wezenlijke discussie en daar zou ik ook graag even bij stil willen staan. Dat doe ik een beetje naar aanleiding van de opmerking van de fractie van GroenLinks-PvdA dat zij niet meer wil investeren in autobereikbaarheid, als ik het goed beluisterd heb.

Ik wil meneer De Hoop twee voorbeelden voorleggen. Het eerste is de N35. Daar investeren we in wegen, maar dat doen we ook omdat de verkeersveiligheid daar verbeterd moet worden. Op dit moment staat de weg op nummer elf in de top vijftien van verkeersonveilige trajecten. Als we niks doen – het ministerie heeft dat mooi doorgerekend – dan wordt dat zelfs nummer vijf. Het kan toch niet zo zijn dat we niet willen investeren daarin, dus in autobereikbaarheid en daarmee ook in verkeersveiligheid? Maar dat betekent wel: extra asfalt aanleggen. Die vraag zou ik aan de heer De Hoop willen voorleggen.

Dan het tweede punt. Veel van de geherprioriteerde projecten doen meer dan alleen het verbeteren van de doorstroming. Ze zijn er ook op gericht om nieuwe woningbouw mogelijk te maken. Een heel mooi voorbeeld daarvan is het knooppunt A1-A28, bij Hoevelaken, waardoor we in Foodvalley 20.000 tot 30.000 extra woningen kunnen bouwen. Ook in dat geval is er dus nieuw asfalt nodig. Ik ga er toch van uit dat de heer De Hoop met GroenLinks-PvdA dergelijke investeringen in asfalt kan steunen.

De voorzitter:

Meneer De Hoop, twee vragen voor de prijs van één.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik ben allerm minst dogmatisch, maar we zitten wel met een stikstofrealiteit. Ik zou het bijna een soort «stikstoflockdown» willen noemen. Alle ambities die de heer Olger van Dijk heeft en die mijn fractie natuurlijk ook heeft, zijn op dit moment niet uit te voeren, zoals de verbreding van wegen en het oplossen van punten inzake verkeersveiligheid. Ik heb het amendement gezien voor Mariënheem. Ik snap «m, want het is volgens mij de enige N-weg die door een dorp gaat. Ik snap de zorgen van de mensen die er wonen dus heel goed. Ik heb de financiële dekking gezien. Daar kun je los wel wat van vinden – dat is een politieke afweging – maar die deugt op zich wel. Mijn vraag, die ik de heer Grinwis in de eerste termijn ook hoorde stellen, is dan vooral: hoe lossen we dat dan weer op met stikstof? En wat betekent dat weer voor andere zaken die op het lijstje staan? Ik heb dat niet helder en ik vind het heel lastig om dat hard te maken. Wij zeggen dan: als we in deze situatie zitten, in de «stikstoflockdown» zoals ik het zou willen noemen, kies dan voor onderhoud en ov, omdat dat dingen zijn die we kunnen doen zonder dat het stikstof raakt. In de toekomst moet je natuurlijk blijven kijken hoe je wonen, wegverkeer en andere vormen van mobiliteit aan elkaar kunt koppelen. Zo zie ik dat ook op het gebied van ruimtelijke ordening. Maar ik constateer dat er op dit moment wat asfalt betreft eigenlijk niets mogelijk is door het probleem met stikstof. Als dat anders is, horen we dat in de termijn van de bewindspersonen en dan zal ik natuurlijk altijd naar dat amendement kijken, maar ik denk dat de realiteit is dat de ambitie die de heer Van Dijk uitspreekt, niet mogelijk is.

De voorzitter:

Ook Olger van Dijk zet zijn tweede interruptie in.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Zeker.

Veel dank voor de toelichting. Ik ben toch ook wel heel blij met de pragmatische opstelling die de heer De Hoop hier tentoonspreidt, waarbij hij, als ik het goed beluister, ook zegt dat dat hij zich in dat soort gevallen goed kan voorstellen dat extra asfalt draaien – ik zeg het toch maar even in die termen – een mogelijkheid kan zijn. Maar u wijst op het stikstofprobleem. Daar hebben we veel met elkaar over gesproken. In de Kamer is er al voor de kerst een uitgebreid debat over geweest. Er is ook een motie ingediend om de zogenaamde drempelwaarde, waarnaar de heer Heutink al verwees, te verhogen naar 1 mol per hectare per jaar. Daar wordt nu ook onderzoek naar gedaan. De vraag aan het kabinet zal zo zijn wat we echt opschieten met die drempelwaarde als het over de aanleg en het gebruik van infra gaat. Zouden de heer De Hoop en GroenLinks-Partij van de Arbeid wel willen nadenken over een dergelijke, toch instrumentele oplossing?

De voorzitter:

Voordat de heer De Hoop het woord krijgt, zeg ik dat het aan het eind helemaal goed ging. Toen zei u «meneer Van Dijk» en «meneer De Hoop». Vandaag mag er eigenlijk geen ge-u klinken in dit huis, omdat we via de voorzitter spreken. Maar dat even terzijde.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Als er oplossingen komen die werken, wil ik daar altijd naar kijken. Maar als ik de afgelopen jaren voor één ding een beetje allergisch ben geworden, dan zijn dat wel geitenpaadjes. Dit voelt toch weer als een soort nieuw geitenpaadje dat we met elkaar aan het ontdekken zijn. Via de voorzitter zou ik de heer Van Dijk, maar ook de andere partijen die aan tafel zitten, toch op het hart willen drukken dat ik dat niet verwacht van de partijen die zo meteen met elkaar onderhandelen. We moeten inderdaad heel goed naar de uitspraken van de Raad van State kijken en kijken wat er bestuursrechtelijk mogelijk is, want het baart mij zorgen als we alweer die kant op bewegen met elkaar.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dan bereikbaarheid, een belangrijk thema in het veelgeprezen rapport Elke regio telt! Voor dit rapport had het natuurlijk al veel beter op het netvlies van het kabinet moeten staan. We hebben jaren geleden al afgesproken dat de bredewelvaartsindicatoren sterker sturend moeten worden meegenomen. Hoe zit het nu met de bereikbaarheidsindicator? Hoe maken we onderscheid in modaliteiten voor bereikbaarheidsdoelen? Hoe koppelen we die aan klimaat, stikstof, leefbaarheid en verkeersveiligheid? Het verbeteren van bereikbaarheid is veel meer dan het faciliteren van mobiliteit. Hoe zit dat nu in het beleid?

Dan de middellange termijn: de projecten waar al plannen voor waren. Kan de Minister met bijvoorbeeld een quickscan alle MIRT-projecten in fase 1 tot en met 3, dus de verkenning en planvorming, doorlichten op wat daar de keuze zou zijn als we indicatoren zoals klimaat, leefbaarheid, verkeersveiligheid en de nieuwe reistijdwaardering toepassen? Ik zou daar als Kamerlid inzicht in willen, want wellicht is het dan verstandig om het geld eens goed tegen het licht te houden voordat we weer miljarden gaan reserveren.

De asfaltplannen die het kabinet had, liggen nu grotendeels stil. Dat blijft zo, want het kabinet is er niet in geslaagd om het stikstofprobleem op te lossen. Integendeel, het zit muurvast en met de nieuwe meerderheid in deze Kamer is een oplossing voor deze problemen, denk ik, verder weg dan ooit. We zitten eigenlijk al geruime tijd in een stikstoflockdown. Bovendien komen we heel veel mensen tekort die kunnen helpen bij de uitvoering, van ingenieurs tot juristen en bouwvakkers; we hebben ze gewoon niet. Dan is het wel terecht – daar steunen wij de Minister en Staatssecretaris van harte in – dat we de kansloze plannen voorlopig in de ijskast zetten en het geld en de uitvoeringskracht die we hebben, inzetten waar we iets kunnen realiseren. En dat is simpelweg op het gebied van onderhoud van bestaande infra, ov en niet-infrastructurele mobiliteitsoplossingen. Daarmee houden we Nederland ook in de stikstoflockdown in beweging.

Onder de vorige Minister van IenW hadden we elk jaar kasschuiven van honderden miljoenen omdat ze nou eenmaal gealloceerd waren, maar onbesteedbare asfaltgelden vasthouden om de suggestie te wekken dat andere bestedingen geen optie waren, is niet verstandig. Ondertussen stapelde het achterstallige onderhoud zich op. Ik ben echt blij dat we met dit ondoordachte beleid zijn gestopt, dat we onderhoud en daarmee ook veiligheid een veel hogere prioriteit hebben gegeven, en dat we ons geld vaker inzetten waar het kan bijdragen aan een oplossing.

Een van de oplossingen die ik nodig vind, is een oplossing bij de Coenbrug in Zaandam. Al 30 jaar wordt de inwoners van de gemeente Zaanstad voorgehouden dat er verbetering komt met betrekking tot de overlast als gevolg van het verkeer over de Coenbrug. Steeds wordt hun beloofd dat er betere geluidswering komt, en toch wordt dit elke keer weer uitgesteld. Waarom wordt er niet voor gekozen om in te zetten op het nakomen van die eerdere afspraken nu veel projecten toch noodgedwongen stilliggen? De aanbestedingen voor de renovatie om de Coenbrug draaibaar te maken gaat in januari de deur uit, zo is ons te verstaan gegeven. Het is wat ons betreft dan ook cruciaal dat in diezelfde aanbesteding wordt opgenomen dat de aannemer de geluidsisolatie van de Coenbrug meeneemt in de werkzaamheden, en dat dit niet pas daarna gebeurt.

Dan het achterstallig onderhoud van tunnels en bruggen. Volgens de ANWB groeit het risico van acute beperkingen of afsluitingen door achterstallig onderhoud of technische tegenslagen. Een voorbeeld daarvan zagen we in mijn eigen provincie Fryslân bij de Prinses Margriet-tunnel in de A7 tussen Sneek en Joure. Ik moet zeggen dat de Minister voor de aanpak hiervan gewoon een compliment verdient. Ik heb de vinger aan de pols gehouden met betrekking tot het dossier, maar er wordt echt hard gewerkt aan een oplossing. De regio heeft een sterke betrokkenheid van Minister Harbers ervaren. Toch heb ik nog de volgende vraag. Worden soortgelijke knelpunten nu voldoende opgelost met de extra 1,5 miljard die daarvoor is gereserveerd?

Een ander probleem is dat gemeenten het grootste gedeelte, zo'n 80%, van die civiele bruggen, tunnels en andere bouwwerken beheren. Het nieuwe kabinet moet provincies en gemeenten wat mij betreft extra geld geven om erger te voorkomen. Tot de tijd dat het onderhoud is gepleegd, kan IenW samen met lokale overheden misschien ook meer doen om verkeersstromen beter te verdelen. Om de bereikbaarheid tijdens grootschalige onderhoudswerkzaamheden op peil te houden, zouden Rijk, regio's en belangenorganisaties pakketten met niet-vrijblijvende maatregelen moeten samenstellen. Wij denken dan ook aan afspraken omtrent thuiswerken en omtrent werk- en collegetijden met scholen en werkgevers. Dat kon in de coronaperiode, dus waarom kan dat nu niet meer? Kunnen we ook meer verwachten van het Rijk als groot werkgever? Ik sluit mijn wegenblokje af met een project dat helaas voor voor- en tegenstanders een zo grote symbolische waarde heeft gekregen dat een

rationele kijk amper nog mogelijk lijkt. Wat Lelystad Airport voor de luchtvaart is, dat lijkt de A27 Amelisweerd voor de asfaltfanaten. Maar juist bij Amelisweerd is een heel redelijk compromis de meest voor de hand liggende oplossing, de gulden middenweg: een verbreding binnen de bestaande bak, het alternatief voor de regio dat door stad en provincie is uitgewerkt. Het biedt veel sneller, voor veel minder geld, met minder risico's en zonder decennialange overlast een oplossing voor alle problemen. Ik hoor weleens leden van andere partijen zeggen: ja, maar je kunt dan geen 130 rijden. Nee, dat klopt, en 140 ook niet, zou ik bijna tegen de PVV willen zeggen. Maar op welke andere snelweg kan dat nu wel? Nergens. Ik roep deze Minister vandaag echt op om over zijn eigen schaduw heen te springen en te kiezen voor de optie die nu gewoon kan, die wel draagvlak heeft in de regio, die doelmatig is met geld en middelen, die de natuur, klimaat en mensenlevens spaart. Bovendien gingen deze verkiezingen over de regio en dit is wat de regio Utrecht wil. Het vraagt niet meer van ons maar juist minder. Laten we ze dat dan ook geven, zou mijn oproep zijn, ook aan de onderhandelende partijen. Ik kom op het openbaar vervoer. GroenLinks-Partij van de Arbeid ziet goed ov als cruciaal voor de toekomstige mobiliteit. Het ov moet voor iedereen een fatsoenlijk alternatief zijn voor de auto. Toch kunnen we niet anders concluderen dan dat het ov juist vastloopt. Bovendien lopen we flink achter op de ambities die er zijn. Er is met name op het spoor veel te doen. Ik loop langs een aantal voor ons belangrijke punten.

Laat ik beginnen met een belangrijk punt waar vrijwel Kamerbreed al lange tijd om wordt gevraagd en waarbij het op de totale rijksbegroting eigenlijk maar om een relatief klein bedrag gaat: de zogenaamde flessenhals van Meppel. Het AD kopte vorige week zelfs «de hel van het Noorden». Gemiddeld is er negen uur per week – meer dan een volledige werkdag dus – stoving rondom Meppel. Iedereen die de spoorkaart van Nederland bekijkt, ziet dat dit gewoon een gigantisch kwetsbaar stukje spoor is. Er hoeft maar iets te gebeuren of de drie noordelijke provincies zijn per spoor afgesloten van de rest van het land. Als iemand erover twijfelt: nee, dan ga je niet fierljeppend naar je werk toe in het Noorden. Daarom doen wij ook als GroenLinks-Partij van de Arbeid samen met de ChristenUnie, het CDA en inmiddels geloof ik ook D66 het voorstel om dat knelpunt nu eindelijk aan te pakken.

Voorzitter. Uit de stukken kwam naar voren dat het geld dat het kabinet voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn had voorzien, is weggehaald en daar maken wij ons als GroenLinks-Partij van de Arbeid zorgen over. Het doortrekken van deze lijn is niet alleen belangrijk voor de regio Amsterdam, maar in combinatie met het project Zuidasdok is het ook van belang voor de toekomstige internationale verbindingen die vanaf Amsterdam Zuid gaan vertrekken. Kan het kabinet nu nog eens goed uitleggen wat de gevolgen zijn van dit besluit? Kan het garanderen dat het grote project hierdoor wel gewoon doorgang kan vinden? In de stukken staat dat er fors minder geld beschikbaar is, maar er lijkt gesuggereerd te worden dat het allemaal wel volgens planning blijft verlopen. Dat kan volgens mij niet allebei waar zijn.

Een ander zorgpunt is voor mijn partij het onderhoud van het bestaande spoor. In december kwam het bericht dat zo'n 1.400 kilometer aan spoordijken niet meer aan de gewenste normen voldoet. Er wordt nu nader onderzoek gedaan en wij zijn benieuwd naar de uitkomsten. Graag zou ik een uitgebreide reactie van het kabinet willen op de stand van zaken van het onderzoek. Hoe gaan we voorkomen dat treinreizigers straks de dupe worden van het achterstallige onderhoud? Ik heb een specifieke vraag over de situatie in Zeeland. Daar zijn de verzakkingen recent hersteld, maar is het kabinet er zeker van dat dit voor de eerstkomende tijd afdoende is?

Voorzitter. De afgelopen jaren heeft GroenLinks-Partij van de Arbeid vooropgelopen in de elektrificatie van spoorlijnen. Het resultaat hiervan is

volgens mij dat de Maaslijn nu echt geëlektrificeerd lijkt te worden, maar ik hoor het graag als het anders is. Er zijn echter meer vergelijkbare situaties. Zo heeft het Rijk bijvoorbeeld de bijdrage aan de elektrificatie van de laatste twee diesellijnen in het Oosten van het land, Almelo-Hardenberg en Hengelo-Zutphen, vorig jaar ingetrokken. Ik vind dat eigenlijk onbestaanbaar en daarom willen wij het voorstel doen om hier weer een rijksbijdrage aan te leveren. Er is bovendien ook haast geboden bij die elektrificatie, omdat de dieseltreinen ook al bijna zijn afgeschreven. Dus graag een reactie van de Staatssecretaris.

Als we het over elektriciteit hebben, zien we en horen we ook uit de spoorwereld geluiden dat de netcongestie noopt tot capaciteitsuitbreiding. Dat gaat om Amsterdam, Utrecht en Brabant, maar er dreigen in de toekomst nog meer van dit soort situaties te ontstaan. Is de Staatssecretaris hier actief mee bezig?

Dan naar het internationale spoor. U weet dat dit voor onze fractie een belangrijke prioriteit is. We willen het aantal kortereafstandsvluchten verminderen en ervoor zorgen dat de trein het vervoersmiddel wordt voor een reis naar de landen om ons heen. Het kabinet is weliswaar demissionair, maar vrijwel Kamerbreed is er de wens om de ambities voor het internationale spoor nu eindelijk waar te maken. We kunnen ons geen stilstand permitteren op dit vlak. NRC schreef in november: «Het ideaalbeeld van een treinreis door Europa is prachtig. De werkelijkheid is helaas vaak een koude douche.» Een tekenend voorbeeld hiervan is de situatie van de Eurostar, de trein vanaf Amsterdam Centraal naar Londen. Laat ik duidelijk zijn: de internationale trein is een ideaalbeeld, maar ik wil niet alleen kunnen dromen van internationaal treinverkeer. Het moet een betaalbaar en bovendien prettig alternatief zijn. Dus graag een update van het kabinet over hoe het staat met de ambities. Wat is er misschien mogelijk qua versnellingen?

Natuurlijk kan ik in mijn bijdrage over internationaal ov de Lelylijn niet ongenoemd voorbij laten gaan. Ook hiervoor zou ik de Staatssecretaris een compliment willen geven, want een plaats op de TEN-T-lijst is natuurlijk niet zomaar gefikt, ook al mag het van ons nog wel een treetje hoger. Ook de spoorverbindingen richting Noord-Duitsland en verder, richting Scandinavië, moeten gewoon nog beter. Heeft het kabinet inmiddels met de Duitse en de Deense collega's geïnventariseerd hoe we de bestaande verbindingen kunnen verbeteren en uitbreiden? Zo ja, wat kunnen we hier de komende periode van verwachten?

Voorzitter. Dan twee laatste punten. Het is belangrijk dat Nederland natuurinclusiever wordt. In de Agenda Natuurinclusief 2.0 uit 2023 van de Rli staat dat infrastructuur hierin een cruciale rol speelt. Alleen, er is nog geen kabinetsreactie. Die zou ergens begin 2024 komen. Kunnen beide bewindspersonen toezeggen dat die snel komt? Welke stappen heeft het kabinet nu al gezet om de potentie te benutten van biodiversiteitsherstel langs wegen, dijken en andere voorzieningen waar lenW over gaat?

Kunnen we ervan uitgaan dat in het MIRT de natuurinclusieve ruimtelijke inrichting in een volgende ronde expliciet worden meegenomen? Ik zou daar graag een toezegging op hebben.

Tot slot eindig ik met het fietsbeleid. Tijdens het vorige MIRT-debat hebben we onze zorgen geuit over de ruim 3.000 kilometer aan fietspaden die in het areaal van Rijkswaterstaat zitten. Uit de stukken bleek toen dat de Minister niet van plan was om deze financieel in stand te houden. We vroegen toen of deze voor veel mensen belangrijke fietspaden alsnog opgenomen konden worden in het basiskwaliteitsnetwerk zodat onderhoud gegarandeerd is. Wat is de situatie nu, zo vraag ik de Minister. De Minister heeft toegezegd daar nog verder naar te kijken. Ik hoor graag een update. Voor verkeersveiligheid zijn veilige fietsroutes namelijk echt cruciaal.

Voorzitter. Aangezien ik nog 50 seconden overheb, zou ik de Minister ook nog willen vragen of hij de situatie met betrekking tot de vaarroute naar

Ameland voor ons als Kamer zou willen schetsen. Het is natuurlijk een lastig evenwicht tussen de bereikbaarheid en de natuur, maar voor de mensen in Ameland en de mensen in Friesland is het gewoon ontzettend belangrijk dat er een oplossing voor komt. Ik hoor graag van de Minister hoe het daarmee staat.

Dank.

De voorzitter:

Keurig binnen de tijd, meneer De Hoop. Ik zie geen nieuwe interrupties, dus dan draag ik graag het voorzitterschap weer over in uw bekwame handen.

Voorzitter: De Hoop

De voorzitter:

Dank. Het komt ook vanuit hele bekwame handen, meneer Grinwis. Ik zou graag het woord willen geven aan mevrouw Veltman van de VVD.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Voorzitter. Dit is mijn eerste debat over hoe wij het geld uit het Mobiliteitsfonds inzetten voor de infrastructuur in heel Nederland. Ik kijk uit naar de samenwerking met mijn collega's hier aan tafel om voor alle reizigers in Nederland, op de weg, in het ov en op het spoor, het beste voor elkaar te krijgen.

De VVD staat voor een bereikbaar Nederland. Inwoners van Nederland moeten op een goede manier van A naar B kunnen gaan. Hoe doe je dat? Als het aan de VVD ligt, is dat een eigen keuze. Of je nou met de bus, de trein of de auto gaat en of je nu familie bezoekt in Ede, naar je werk gaat in Amsterdam of op stedentrip naar Maastricht, het gaat erom dat je vlot op je bestemming moet kunnen komen. Maar dat is tegenwoordig niet meer vanzelfsprekend. Steeds vaker staan we vast op de weg, is er te veel vertraging op het spoor, of staan we als sardientjes in de trein. De VVD wil dat Nederland weer in beweging komt. Je moet naar je werk of familie kunnen gaan. Je moet je bedrijf kunnen runnen. Reizen moet een plezier zijn. We moeten de komende jaren werkbare oplossingen bieden om Nederland weer bereikbaar te maken. We willen auto kunnen blijven rijden op een slimme manier. En als we kiezen voor het ov, willen we dat de trein op tijd rijdt en dat we een zitplaats hebben. Daarvoor moeten we de huidige infrastructuur goed onderhouden, maar tegelijkertijd ook uitbreiden waar nodig.

Ik wil de Minister en de Staatssecretaris een aantal punten meegeven. Ik heb drie kopjes. Eerst zal ik beginnen over de herprioritering van het MIRT. Daarna ga ik in op het slimmer benutten van de infrastructuur. Als laatste zal ik het hebben over veiligheid.

Allereerst de herprioritering. Voor een gedeelte zijn binnen het Mobiliteitsfonds de prioriteiten verschoven van aanleg naar onderhoud. Dat heeft stevige gevolgen. Mooie nieuwe plannen kunnen niet uitgevoerd worden door problemen met stijgende prijzen, stikstof en personeelstekort, en zijn nu in de ijskast gezet. Besloten is om de financiële middelen grotendeels toe te wijzen aan grootschalig onderhoud en vervanging.

Het is belangrijk dat we werk maken van de optimalisatie van onze infrastructuur. Daarom wil ik inzetten op twee punten. Allereerst het onderhoud van onze infrastructuur. Ik vind het goed dat Onze Minister de schuif in gang heeft gezet, zodat het geld gebruikt kan worden voor onderhoudsprojecten waarmee we daadwerkelijk direct meters kunnen maken, want het effect op achterstallig onderhoud wordt pijnlijk zichtbaar bij wegen, spoorwegen, tunnels, bruggen en sluizen. Bruggen vallen uit en sluizen functioneren niet meer. Dit leidt soms tot onveilige situaties, bijna altijd tot snelheidsbeperkingen, vertragingen, omleidingen en ook geregeld tot een infarct op de weg of op het spoor. Er is sprake van

scheuren, verzakkingen en loslatende onderdelen. Vervanging en renovatie zijn urgent. Ook wordt onze infrastructuur zwaarder belast dan waarvoor ze ooit is ontworpen. Meer elektrisch rijden is daar bijvoorbeeld debet aan. Steeds vaker nadert onze hoogstaande infrastructuur het einde van haar levensduur. We moeten er alles aan doen om de infrastructuur voor de toekomst op orde te hebben en te houden.

Vanmorgen nog lazen wij in de krant dat de aanbesteding voor de renovatie van de Van Brienenoordbrug wordt stopgezet. Door de hogere risico's en prijzen lukt het niet om die binnen budget te realiseren. Kan de Minister aangeven hoe dit heeft kunnen gebeuren en welke gevolgen dit heeft? Meer in het algemeen: hoe gaat hij er op de lange termijn voor zorgen dat de basiskwaliteit in heel Nederland onderhouden wordt? Hier is een concreet plan voor de toekomst voor nodig. Voor de Staatssecretaris: wat is de stand van zaken van het basiskwaliteitsnetwerk spoor, waaraan gewerkt wordt?

Ten tweede de aanleg van onze infrastructuur. De focus moet de komende jaren ook liggen op de bouw van nieuwe wegen, bruggen en tunnels waarvoor in de voorgaande jaren al plannen zijn gemaakt en waarin al is geïnvesteerd. Dat zeventien projecten op pauze staan, is een grote teleurstelling. Voor deze projecten is al veel werk verricht, soms al vele jaren, en de realisatie ervan zorgt voor minder druk op het netwerk. Het effect van de herprioritering van het MIRT en het pauzeren van de zeventien projecten is dat de opstopping voor personen- en vrachtverkeer kan toenemen, in bijvoorbeeld Gelderland en Overijssel met gemiddeld 23%, in Noord-Brabant en Limburg met 10% en in Zeeland en Zuid-Holland met 15%. Landelijk ligt dit percentage op 9%. Dat levert nog grotere knelpunten op voor de bereikbaarheid. Mijn vraag aan de Minister is hoe hij ervoor gaat zorgen dat de zeventien projecten die nu tijdelijk op pauze staan onder geen beding van de lijst af vallen. Hoe kunnen deze projecten zo snel mogelijk worden hervat? Kan de schop de grond in zodra er weer stikstofruimte beschikbaar is?

In dit kader noem ik nog een aantal andere projecten in het bijzonder. De dagelijks vastlopende knooppunten Hoevelaken en A1-A30 zorgen voor een grote belemmering om van Oost- naar West-Nederland te komen en vice versa. De knooppunten staan respectievelijk op nummer 4 en 12 van de filetop 50 van Nederland en de vertraging van dit stuk van de A1 staat in de top drie van knelpunten met de grootste economische schade. Het is dus van groot belang dat dit knelpunt wordt aangepakt zodra het weer kan.

Voor de N50 bij Kampen lijkt het te gaan lukken om de verbreding alsnog te realiseren, omdat de problemen daar waarschijnlijk beperkt zijn. Op deze belangrijke verkeersader tussen de A28 en de A6 sta je ongelofelijk vaak stil. Gelukkig zijn er tijdelijke veiligheidsmaatregelen getroffen, maar één rijstrook per rijrichting kan daar echt niet meer.

De N35, in het bijzonder het gedeelte dat dwars door het dorp Mariënheem loopt, is velen een doorn in het oog. Ouderen en ouders met kinderen kunnen niet anders dan via een gevaarlijke oversteek de andere kant van het dorp bereiken. Al jaren staat dit probleem op de rol om aangepakt te worden. Hoewel ik het lastig vind om het geld bij onderhoud weg te halen omdat ook daar de problemen groot zijn, dient de VVD samen met PVV, NSC en BBB het voorstel in om het geld terug te halen. Daarbij wil ik benadrukken dat het van belang is dat de weg rond Mariënheem daadwerkelijk kan worden gerealiseerd door binnen de plannen voor de N35 met voorrang dit specifieke knelpunt op te lossen en te beginnen met de aanleg van een ringweg rond het dorp, omdat dit stikstoftechnisch het snelst mogelijk is. Om dit concreet te maken, zullen we hiervoor een motie indienen.

Dan de doortrekking van de Noord/Zuidlijn van Amsterdam naar Haarlemmermeer. Hoewel de verkenning gelukkig doorgaat, is de reservering voor deze lijn flink naar beneden bijgesteld. Ik zie dit met lede

ogen aan, want deze verbinding is cruciaal voor de hele regio Amsterdam, waar meer dan 170.000 woningen zullen worden gerealiseerd, en voor het mogelijk maken van meer internationaal treinverkeer. We hebben afgelopen week van alle bestuurders die ons hierop hebben aangesproken, gehoord dat het eigenlijk een heel grote draaischijf is voor een enorm gebied, voor bijna heel Nederland. Op dit moment is er geen financiële ruimte, maar wat ons betreft gaan we dit zo snel mogelijk alsnog regelen.

Hoe moet het nu verder met Zuidasdok? Kunnen de bewindspersonen schetsen hoe het proces rond Zuidasdok eruitziet? Hoe gaan ze ervoor zorgen dat de financiële situatie niet nog nijpender wordt?

Ook lezen we in het MIRT dat er een ov-verkenning wordt gedaan voor Rijnenburg. Mijn vraag aan de Minister is: waar blijven de woningen die gepaard moeten gaan met de verkenning die in het MIRT genoemd wordt? Het lijkt nu een dure tramverbinding te worden naar een wijk die er nog niet is of naar een relatief laag aantal woningen dat toch al gepland was. Kan de Minister een eis voor een minimumaantal woningen van 25.000 koppelen aan het project? Als dat niet lukt, kan de Minister dan niet beter het budget ten goede laten komen aan een ander urgent traject?

Verder heb ik nog vragen over de volgende trajecten. De verstopping aan de oostkant van Utrecht is een grote bottleneck voor een ruim gebied om heel Utrecht heen, ook als je vanaf de A12 of vanaf de A28 komt. De regio Utrecht heeft een alternatief voor de verbreding van de A27 bedacht. Dit bestaat onder andere uit alternatieven voor de auto en het omlaag brengen van de snelheid, zodat de A27 niet verbreed hoeft te worden. Hiermee wordt het probleem niet opgelost. De doelgroep die wordt bediend is niet de reiziger die naar Utrecht komt of langs Utrecht moet rijden om elders uit te komen. Mijn vraag aan de Minister is hoe hij dit ziet en of hij denkt dat dit alternatief een oplossing is voor het probleem. Welke oplossing ziet de Minister wél voor dit probleem?

Dan het spoor bij Meppel, een flessenhals waar je moeilijk doorheen komt. Soms kost je reis van of naar het Noorden uren extra door dit knelpunt. Iets meer dan een jaar geleden is door een amendement van mijn voorganger Minhas 35 miljoen euro beschikbaar gesteld voor de flessenhals. Wat de VVD betreft wordt dit probleem voor Noord-Nederland opgelost. Omdat hiervoor op dit moment geen budget is, maar omdat elke regio telt, vind ik het belangrijk dat we in de komende periode blijven zoeken naar een oplossing. Onderdeel van de oplossing is bijvoorbeeld meer intercity's tussen Zwolle en Groningen, en Zwolle en Leeuwarden. Inmiddels is duidelijk dat dit niet gaat lukken met de NS, maar de hoofdrailnetconcessie is wel aan de NS gegund. Is de Staatssecretaris het met mij eens dat verder kijken dan de NS uiteindelijk op een aantal trajecten beter is voor de reiziger?

Het station Ede-Wageningen wordt vernieuwd ...

De **voorzitter**:

Ik heb een interruptie voor u, mevrouw Veltman, allereerst van mevrouw Vedder van het CDA.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Mooi dat de VVD aanhaalt dat de eerste helft van het geld dat nodig is om de flessenhals bij Meppel aan te pakken voor elkaar is. Overigens was het niet alleen de heer Minhas die dat gerealiseerd heeft, maar ook het CDA. Ik ken de VVD als een groot voorstander van het doorpakken bij het oplossen van het probleem bij dat knooppunt, die flessenhals. Nou ligt er een amendement met een dekking die autogebruik niet zal raken. Ik ben het namelijk helemaal eens met mevrouw Veltman dat hoe je van A naar B komt een eigen keuze is. Maar op dit moment is voor noorderlingen de trein eigenlijk geen keus. Daar ben ik zelf een voorbeeld van. Ik durf niet te kiezen voor de trein, omdat ik nooit zeker weet dat ik ook weer thuis kom.

Kunnen wij op de VVD rekenen in het Noorden als het gaat om de steun voor dat amendement om ook de tweede helft vrij te maken en definitief die flessenhals op te lossen?

De voorzitter:

Een heldere vraag. Mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Bedankt voor de vraag. Ik denk dat we de zorgen om dat knelpunt heel erg delen. Dat heb ik net ook geschetst. Dat we die zorg delen, hebben we ook samen met andere partijen laten zien bij het gerealiseerd krijgen van dat amendement. Ik ken uw amendement en de dekking niet, en dus ook niet wat u ertegenover stelt en waar u dat vandaan haalt. Daar wil ik graag even naar kijken en ik wil de reactie van de bewindspersonen daarop afwachten. Dan kom ik daar graag even bij u op terug.

De voorzitter:

Ik zie de heer Grinwis zijn hand omhoog doen. Ik denk dat hij heel graag wil uitleggen hoe de dekking in elkaar zit.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ja, voorzitter, ik kom graag mijn collega Veltman tegemoet. Ze hoeft daarvoor niet te wachten op het kabinet. De dekking is de meevaller op de beschikbaarheidsvergoeding 2022. Die stond al in de begroting aangekondigd en het is nu duidelijk dat die meevaller er zal zijn. Op basis van nacalculatie zullen een aantal overheden wat geld moeten terugstorten naar het Rijk, of dat zal niet uitgekeerd worden, omdat niet de volledige beschikbaarheidsvergoeding is benut. Dat is een meevaller, die we dan inzetten binnen het lenW-domein en binnen het ov-domein om het resterende gat op te lossen. Dat is de dekking. Daar is niks mis mee. De vraag aan de collega van de VVD is dus of zij dit voor de hand liggende amendement misschien wel wil mee-indienen, of in ieder geval wil steunen. Als het misschien zou helpen als de VVD het als eerste indient, be my guest. Het gaat mij vandaag om het oplossen van Meppel; het gaat mij er niet om wie precies de indiener is. Daarbij is ook nog eens de vraag: het is toch veel voor de hand liggender om het amendement-Meppel te steunen dan het amendement-Mariënheem? Bij Meppel is er immers geen stikstofknelpunt en bij Mariënheem wel. Ik wil ze niet tegen elkaar uitspelen. Maar als mevrouw Veltman haar nek uitsteekt, ondanks haar twijfels over de dekking bij beheer en onderhoud, dan moet ze hier toch helemaal haar nek durven uitsteken voor dit amendement-Meppel om deze flessenhals voor eens en voor altijd op te lossen?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Allereerst steek ik graag mijn nek uit voor die mensen die in Mariënheem de weg moeten oversteken. Daar is al die jaren al over gesproken. Dat staat dus voorop. U heeft het over het stikstofprobleem. Ik wil daar nu verder niet inhoudelijk een al te groot debat over voeren. Volgens mij zitten we hier nu voor hele andere dingen. Ik heb net ook toegelicht dat het, als we binnen het hele traject van de N35 echt de focus leggen op de rondweg van Mariënheem, realistisch is dat we het probleem daar kunnen oplossen. Dat is dus ook wat ik met een motie aan het amendement zal toevoegen. Ik verzoek de heer Grinwis vooral om ook daarnaar te kijken. Dat is dan mijn verzoek, waar hij een verzoek aan mij doet over Meppel. Ik kijk graag even serieus naar uw laatste verzoek. Dat kan ik u in ieder geval beloven.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik ben blij dat mevrouw Veltman en de VVD-fractie serieus naar het amendement gaan kijken. Ik hoop dat het echt op een goed oordeel kan

rekenen van de VVD-fractie, omdat de dekking minstens zo goed en misschien wel beter is dan een greep uit de pot voor beheer en onderhoud. Dat durf ik wel mee te geven. Van de weeromstuit ben ik graag bereid om mijn nek uit te steken, ondanks het feit dat ik best wel wat vraagtekens heb bij de beheer- en onderhoudsdekking. Ik ben het namelijk met mevrouw Veltman eens dat het niet zo kan zijn dat mensen in Mariënheem een weg dwars door hun dorp moeten blijven oversteken. Het gaat gewoon over verkeersveiligheid; de fijnstofproductie dwars door het dorp is natuurlijk ook gewoon niet gezond. Dat moeten we dus oplossen. Ik ben dus graag bereid om dat amendement te steunen. Maar ik zou dan graag vandaag als uitkomst van het debat hebben dat we beide knelpunten oplossen, en dat we niet kiezen voor één. Ik hoop dat mevrouw Veltman vandaag met diezelfde insteek dit debat is ingegaan. Kan ik daarop rekenen?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik ben mijn betoog begonnen met de uitspraak dat we volgens mij hier allemaal zitten om de problemen voor de mobiliteit en de bereikbaarheid in Nederland zo goed mogelijk met elkaar op te lossen. Met alles wat ik in mij heb, ga ik mij daarvoor inzetten.

De **voorzitter**:

Als er verder geen interrupties zijn, dan vervolgt u uw betoog.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Het station Ede-Wageningen wordt vernieuwd. Het wordt prachtig en toekomstbestendig, voor de vele reizigers en ook voor de economie van de hele Regio Foodvalley. Ik kan het weten; ik kom er vandaan. Ik begrijp echter dat de samenwerkende partijen het project niet kunnen voltooien. Wat kan de Staatssecretaris hierin nog betekenen? Ik heb ook een vraag over de Railterminal Gelderland.

De **voorzitter**:

Er is toch een interruptie voor u op dit punt, van de heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik brand toch mijn vijfde interruptie hieraan op, want dit is te mooi om te laten liggen. Het probleem bij Ede-Wageningen is inderdaad acuut, want binnen twee jaar, of eigenlijk binnen anderhalf jaar, verloopt daar de vergunning. Als dat gebeurt, is Leiden – Ede-Wageningen – in last. Dan krijg je een enorm domino-effect, want dan moet je opnieuw stikstof-ruimte gaan organiseren et cetera, terwijl de vergunning er ligt. Nou wil het geval dat er as we speak een amendement ingediend wordt om de resterende 6,6 miljoen te regelen uit dezelfde dekking van de meevaller van de beschikbaarheidsvergoeding. Die meevaller was 46,6 miljoen groot: 40 miljoen voor Meppel en 6,6 miljoen voor Ede-Wageningen. Mag ik mevrouw Veltman hierbij uitnodigen om mede-indiener van het amendement te worden, of desnoods eerste indiener als dat de wens is, om dit voor eens en voor altijd op te lossen? We moeten namelijk voorkomen dat de vergunning na de mislukte aanbesteding van een tijdje terug zomaar ligt te verstoffen en op 1 januari 2026 is verlopen. Dat kan toch niet gebeuren? Is mevrouw Veltman dat met me eens? Het enige probleem is dat er een paar miljoen bij moet om het alsnog binnentijds aan te pakken. Is mevrouw Veltman daartoe bereid? Wil ze het amendement mee indienen, of het wellicht zelf indienen?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Volgens mij moeten we hier niet steggelen over wie de eerste of mede-indiener is. Dat zijn nou politieke spelletjes waar ik niet aan meedoe. Ik vind het nu vooral heel belangrijk dat we kijken hoe we

oplossingen kunnen bieden. Ik noemde het punt van Ede-Wageningen omdat het gewoon urgent is. Ik ken dat verhaal. Voor een amendement waar u het over heeft, is er een bepaalde dekking, die u net ook genoemd heeft. Ik heb net gezegd dat ik daar graag even naar kijk en dat ik dat serieus in overweging mee wil nemen. Dat wil ik ook voor dit voorstel doen.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dan een vraag over de Railterminal Gelderland. We lazen afgelopen zaterdag dat deze na een traject van jaren van de baan is. Er is geen inschrijver voor de aanleg noch voor de exploitatie. Dit was een kans om vracht over weg naar spoor te verplaatsen, met minder files en CO₂-uitstoot tot gevolg. Voorziet de Staatssecretaris nog kansen voor een railterminal? Kan zij een proces schetsen hoe dit alsnog kan lukken?

Voorzitter. We kunnen de infrastructuur slimmer gebruiken. We kunnen parallel aan de inzet op aanleg en onderhoud ook slimme, innovatieve maatregelen treffen om infrastructuur beter te benutten. Reisinformatie, spreiding van reistijden, extra spitsstroken, extra wisselstroken, betere configuratie van op- en afritten, weginspecteurs, autobergers die in de spits op strategische plekken staan om zo spoedig mogelijk verkeersongelukken te kunnen bergen en landelijke en regionale afspraken met werkgeversorganisaties over het spreiden van reistijd en het mijden van de spits gaan helpen. Hoe gaat de Minister hier invulling aan geven? Wat is nodig om resultaten te boeken, ook op korte termijn?

Veiligheid. Er was 200 miljoen euro uitgetrokken voor de verkeersveiligheid op N-wegen. Ik zou graag van de Minister willen weten hoe dit budget nu wordt besteed. Wat is de stand van zaken? Welke projecten krijgen ondanks mogelijke stikstofbeperkingen toch de gelegenheid om de verkeersveiligheid te verbeteren? Een aandachtspunt is de N18. De noodzakelijke economische ontwikkeling en de bijbehorende groei, woningbouw en levendigheid in de Achterhoek zijn in grote mate van de N18 afhankelijk. De Achterhoek heeft rekening gehouden met het treffen van verkeersveiligheidsmaatregelen op de N18 en heeft daar ook concrete plannen voor. Toch heeft de Minister eind vorig jaar besloten om het geld dat hiervoor beschikbaar was gesteld weer terug te nemen. Wat de VVD betreft zouden de plannen voor de verkeersveiligheid van de N18 alsnog doorgang moeten vinden. Kan de Minister toezeggen zo snel mogelijk met de regio in overleg te gaan zodat deze verkeersveiligheidsmaatregelen alsnog getroffen kunnen worden?

Tot slot. Dit punt breng ik mee omdat ik bij de brandweer werkte voordat ik Kamerlid werd. De Minister heeft keuzes gemaakt om binnen het beschikbare budget de noodzakelijke maatregelen te treffen voor onderhoud. Zo worden bijvoorbeeld bepaalde bebordinginstallaties niet meer geplaatst, wordt er juist wel strenger gehandhaafd op overbelading van vrachtwagens en wordt het groenbeheer dat niet noodzakelijk is voor de veiligheid afgeschaald. Ik vraag de Minister en de Staatssecretaris voor spoorinfra of het maaien van bermen langs natuurgebieden vanwege het verhoogde risico op onbeheersbare natuurbranden in Nederland en daardoor risico's voor de mensen, gebouwen en langdurige wegafsluitingen kan worden meegenomen in de structurele onderhoudsplannen. Dank u, voorzitter.

De heer **Bamenga** (D66):

Allereerst complimenten aan mevrouw Veltman voor het benadrukken van het landelijke belang van wat er gebeurt in de regio Amsterdam, zoals Zuidasdok en de Noord/Zuidlijn. Ze heeft ook aangegeven dat ze er alles aan wil doen om financiële ruimte daarvoor te regelen. Dan kom ik dus

met de vraag of mevrouw Veltman het met D66 eens is dat de Rijks-overheid zorg moet dragen voor de dekking van de nieuwe kostenoverschrijdingen. Want de dekking van de Noord/Zuidlijn was zo afgesproken met de regio, en die is nu weg.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Deze projecten kennen een enorm groot belang. Dat heb ik net ook duidelijk aangegeven. We zitten wel knel met de huidige begroting. Dit zijn ook grote bedragen. Ik denk dus dat het heel goed is – dat heb ik ook aangegeven – dat we verkennen hoe we dit probleem alsnog kunnen aanpakken.

De **voorzitter**:

Oké. Dank voor uw bijdrage. Dan geef ik het woord aan de heer Van Dijk – Olger van Dijk, moet ik erbij zeggen – van NSC.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank, voorzitter. We spreken vandaag dus over het MIRT. Niet-ingewijden denken mogelijk aan een mooi blad, een groene heester met witte bloemen uit het Middellandse Zeegebied. Overigens schijnt een stoombad met deze plant te helpen bij vastzittende hoest en verkoudheid. Maar zoals we hier allemaal zitten, weten we dat we het vandaag hebben over alle rijksprojecten op het terrein van ruimte en infrastructuur. Die zouden natuurlijk een medicijn moeten zijn voor het oplossen van de vele knelpunten in ons mobiliteitssysteem. Het is duidelijk dat die knelpunten de afgelopen tijd zowel op het spoor als de weg snel in ernst zijn toegenomen, zelfs tot voor het niveau van het eerste coronajaar in 2020. Voorzitter. Helaas is de belangrijkste wijziging in het MIRT 2024 het doorvoeren van de zeventien gepauzeerde projecten; er is al veel over gesproken. De Minister geeft aan dat hij zich ervoor inzet om deze projecten weer te laten opstarten. Het gaat om stuk voor stuk belangrijke projecten die samenhangen met grote fileknelpunten. De netwerkanalyse laat zien hoe desastreus dit uitpakt in 2040. We lezen dat dit lokaal leidt tot een sterke verslechtering van de bereikbaarheid. Vooral het MIRT-gebied Oost is de klos. We weten allemaal dat files nooit helemaal opgelost worden, maar door het pauzeren van deze projecten worden een aantal van de nu al grootste fileknelpunten nog erger. Denk bijvoorbeeld aan de A2. De resterende budgetten op de gepauzeerde projecten worden behouden, maar in overleg met de regio kan besloten worden om dit geld in te zetten voor andere maatregelen. De inzet van resterend budget is aan de regio, zo lezen we.

Ons bereiken signalen dat het uitstel door de pauzestand verdacht veel weg heeft van definitief afstel. Zo hoorde ik dit weekend een verhaal van een bestuurder die met een bloemetje bedankt werd voor de inzet voor een van de zeventien projecten, waarbij de bestuurlijke stuurgroep werd ontbonden. Hoe rijmt de Minister dit met het uitgangspunt zo veel mogelijk door te werken aan de gepauzeerde projecten? In hoeverre betekent een eventuele deal met de regio over de inzet van het restbudget definitief afstel dan wel een verhoogd risico op dat afstel? Is de Minister het met ons eens dat zijn opvolger, naast de regio, definitief moet besluiten over de inzet van deze restbudgetten?

Voorzitter. Tegelijkertijd doet de Minister een strategie uit de doeken wat betreft hoe de gepauzeerde projecten te herstarten als er voldoende ruimte is wat betreft financiën, stikstof en capaciteit. Nieuw Sociaal Contract staat een andere stikstofaanpak voor – ik heb er al even aan gerefereerd – met op termijn een schuif van depositie naar daadwerkelijke emissie en voor de korte termijn een hogere drempelwaarde, van 1 mol per hectare per jaar. De nieuwe Kamer heeft een motie met deze strekking aangenomen. Graag een reactie van deze Minister met betrekking tot hoe deze eventuele nieuwe drempelwaarde van 1 mol per hectare per jaar

helpt bij het oplossen van stikstofknelpunten bij deze zeventien projecten, met het verzoek om daarbij onderscheid te maken tussen de aanleg- en gebruiksfase. Als dat voor de gebruiksfase problematisch blijft, gaat de door NSC voorgestane aanpak voor de langere termijn, waarbij de kritische depositiewaarde en het achterliggende AERIUS-model dus worden vervangen, dan helpen?

Voorzitter. Wat betreft het herstarten wordt gedacht aan een voorkeursvolgorde op basis van onder andere bereikbaarheid, woningbouw en aandacht voor de regio en de projectfase. NSC benadrukt graag alle zeventien projecten weer vlot te willen trekken. Tegelijkertijd zijn er een aantal die ook voor ons topprioriteit hebben, zoals de N35; we hebben daar uitgebreid over gesproken. Wij steunen het amendement van de heer Heutink en meeondertekenen dat. Dat heeft voor ons een reden van verkeersveiligheid. Die is ook door mevrouw Veltman uitgebreid toegelicht. Maar wij vinden het ook belangrijk dat we gemaakte afspraken nakomen. Wat ons betreft rechtvaardigt dat hier een terugsluis van een kleine 100 miljoen van de 1,2 miljard die extra beschikbaar is gekomen met de herprioritering voor beheer en onderhoud.

Dan kom ik op een voor ons ook belangrijk knooppunt en knelpunt van de zeventien projecten, namelijk het knooppunt Hoevelaken A1-A28. Deze vragen stel ik mede namens de collega van de SGP, Chris Stoffer, die er vandaag helaas niet bij kan zijn. Aan dit project wordt al jaren gewerkt. Het is het vierde knooppunt van Nederland – dat werd al even genoemd – en van de ruim 1 miljard resteert nu minder dan 250 miljoen euro. Als het verkeer daar vaststaat, lijdt het hele regionale systeem onder dit knelpunt, tot de A28 bij Harderwijk en de A1 Stroe-Apeldoorn. Bovendien zijn in dit gebied, waaronder het grootschalige woningbouwgebied Foodvalley, tienduizenden nieuwe woningen voorzien. De ontsluiting van deze woningen staat zonder aanpak van dit knelpunt op de tocht. Is er zonder dit project draagvlak bij de betrokken provincies en bijvoorbeeld de gemeente Barneveld voor het realiseren van deze woningen?

Klopt het dat dit project heel ver was in de procedure richting het tracébesluit, ook in verhouding tot de andere zestien? Waarom is dit project dan gepauzeerd? Stikstof speelt daarin een rol met de huidige depositieaanpak, gegeven de nabijheid van de Veluwe. Kan de Minister specifiek aangeven of hij verwacht dat een hogere drempelwaarde daarbij gaat helpen, of anders het op termijn loslaten van de depositieaanpak? Wordt er nog doorgewerkt aan de oorspronkelijke scope van dit project? Zo niet, is de Minister bereid om dat ook bestuurlijk weer in gang te zetten? Ziet de Minister mogelijkheden om andere projecten, met een beperkter belang voor bereikbaarheid en woningbouw, te herprioriteren ten gunste van dit knooppunt? Er wordt nu gewerkt aan een multimodaal overbruggingspakket. In hoeverre zou dat kunnen helpen op korte termijn? Graag een reactie van de Minister.

Voorzitter. Ook het pauzeren van de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem is problematisch, gegeven de rol in de verbinding van de Rotterdamse haven naar het achterland. In 2040 zou dit vanuit economisch perspectief fileknelpunt nummer één kunnen zijn. Hoe bekijkt de Minister het belang voor het goederenvervoer? Is er inderdaad sprake van een waterbedeffect en wordt het straks drukker op de A16 van en naar Breda?

Dan kom ik bij de A2 tussen Deil, Den Bosch en Vught. Die is cruciaal voor de regionale bereikbaarheid en economie, maar is ook een essentiële verbinding tussen onze sterkste innovatieve centra: Eindhoven en Utrecht. Dat stuk staat nu al in de fileoptien. Als uitstel afstel wordt, stevent het af op een van de grootste fileknelpunten in Nederland. Herkent de Minister dit beeld? Het zorgt ook voor toenemend sluipverkeer op het onderliggende wegennet, met alle gevolgen van dien voor de omgeving. Mensen hebben daar nu al veel last van. Dat zagen we vorige week ook op het NOS-journaal. Wat is daar op korte termijn aan te doen? Is de Minister

bereid om ook dit project te prioriteren in het afweegkader, naast knooppunt Hoevelaken op de A1, als er ruimte ontstaat om projecten vlot te trekken?

Voorzitter. Dan zijn er nog gepauzeerde waterinfraprojecten. Wachttijden voor de geherprioriteerde sluizen Volkerak en Kreekrak lopen in het scenario voor 2040 hoog op, tot 50 en respectievelijk 73 minuten, ruim boven de streefwaarde van maximaal 30 minuten reistijdverlies per binnenvaartschip. Kan de Minister aangeven wat hiervan de economische schade is? En kan hij dat relateren aan het geld dat is weggehaald met de herprioritering?

Voorzitter. Graag wil ik het eerste debat met deze bewindspersonen en de nieuwe Kamer benutten voor een reflectie op de uitgangspunten van het MIRT. Nieuw Sociaal Contract staat voor bereikbaarheid van de regio, voorzieningen voor iedereen en de aanpak van vervoersarmoede. We willen voorkomen dat kwetsbare dorpen, steden en regio's met weinig inwoners en voorzieningen steeds meer verbindingen met de buitenwereld verliezen. Doen we het dan goed met de huidige manier waarop projecten worden geselecteerd voor het MIRT? Het rapport Elke regio telt! – dat is veel aangehaald in de Kamer – constateert van niet.

MIRT-investeringen in de regio blijven achter bij die in de Randstad. Het rapport wijt dat aan het selectieproces, waarin via de integrale mobiliteitsanalyse wordt besloten op grond van MKBA's, maatschappelijke kosten-batenanalyses. Dit leidt ertoe dat vooral sterker wordt gemaakt wat al sterk is. Het rapport beveelt aan om de uitgangspunten van deze selectie te herzien en meer bredewelvaartsaspecten te betrekken. Deze Kamercommissie kreeg vorige week het manifest voor bereikbaarheid «Samen verkleinen we de afstand» overhandigd, dat hier mooi op aansluit. Dat manifest pleit voor een aanpak waarin bereikbaarheid voor iedereen centraal staat. Zo kan ruim 10% van de ouderen niet binnen vijftien minuten met het openbaar vervoer bij een huisarts komen. NSC wil naar een kader voor MIRT-investeringen waar bredewelvaartsaspecten zoals toegankelijkheid, veiligheid, gezondheid en leefomgeving worden meegewogen. In reactie op het rapport Elke regio telt! kondigde het kabinet al aan met het CPB en het PBL te onderzoeken hoe besluitvorming in infractiestructuurprojecten breder ingevuld kan worden dan alleen met de maatschappelijke kosten-batenanalyse. Kan de Minister aangeven hoe het hiermee staat? Is het kader daadwerkelijk aangevuld in het volgende MIRT, het MIRT 2025?

De voorzitter:

De heer Van Dijk, u heeft een interruptie. Het is de laatste interruptie van meneer Grinwis van de ChristenUnie.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ja, voorzitter, dat is natuurlijk een waagstuk: mijn laatste interruptie. Ik reken bij de collega van BBB op een lofzang op Meppel, dus dat moet goedkomen. Ik stel eigenlijk dezelfde vraag aan de heer Van Dijk, want wat hij hier betoogt voor het Mobiliteitsfonds, is eigenlijk een bereikbaarheidsfonds waarbij je veel breder moet kijken en niet alleen via de NMCA's en MKBA's. Dan kom je namelijk inderdaad uit bij het sterke wat je sterker maakt en bij het iets minder sterke, wat iets minder scoort in zo'n MKBA, wat je links laat liggen. Dat is precies de reden waarom knelpunt Meppel, de flessenhals Meppel, nog steeds niet is opgelost en van voldoende middelen is voorzien. Kan ik dit betoog van de heer Van Dijk, dat niet alleen in mooie abstractie moet blijven hangen in deze zaal maar uiteindelijk concreet moet worden, ook zien als een enorm dikke streep onder het amendement om de flessenhals, het knooppunt Meppel voor eens en voor altijd op te lossen?

Omdat het mijn laatste interruptie is, koppel ik er een vraag aan vast. De heer Van Dijk heeft van heel veel projecten die zijn geherprioriteerd, nog

eens onderbouwd waarom ze toch echt noodzakelijk zijn. Dat bestrijd ik niet. Daar ben ik het wel mee eens, zoals bij de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem. Het is niet te geloven dat daar nog weer eens de klad in komt. Ik noem ook de A2 bij Delft et cetera; al die projecten. Wat betekent dat voor de inzet van de heer Van Dijk bij de coalitieonderhandelingen? Er moet dus per jaar structureel extra geld bij en dan niet zomaar een paar miljoen, maar honderden miljoenen. Wat is de inzet daarbij? Het zijn dus twee vragen, die ik graag allebei beantwoord wil, niet alleen naar keuze.

De voorzitter:

Ik zie dit deze keer door de vingers, heer Grinwis.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Het zijn inderdaad twee vragen. Op de eerste ga ik zeggen dat ik zodanig nog op Meppel kom en daar een reactie zal geven. Nu ga ik in op de tweede vraag. De inzet van Nieuw Sociaal Contract is om alle zeven projecten weer in beweging te krijgen. De knelpunten zijn zowel financieel als stikstof als personeel. Ik heb al iets gezegd over onze stikstofaanpak. Personeel is een vraagstuk dat we, denk ik, later deze week ook nog gaan bespreken. Financieel zal onze inzet zijn om inderdaad te kijken of we daar in de formatieonderhandelingen middelen voor kunnen vinden. Dat is lastig; dat weten we. Het beeld is ingewikkeld, maar dat is wel de inzet.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Voorzitter. Ik heb nog enkele vragen bij andere MIRT-projecten, naast de geherprioriteerde. Dan start ik toch even bij de Noord/Zuidlijn en het doortrekken daarvan. Ook hier is dus ruim 1 miljard weggeschoven, tot groot verdriet van de hele Amsterdamse Metropoolregio. We weten allemaal dat dit project meer ruimte op het reguliere spoor creëert en ook zorgt voor een betere ontsluiting in een gebied waar de komende jaren veel gebouwd gaat worden en arbeidsplaatsen bij komen. Hoe bekijken de bewindspersonen de ontsluiting van deze woningen, zonder dit project? Is de Staatssecretaris het met NSC eens dat dit project ook noodzakelijk is voor goede internationale treinverbindingen en zelfs voorwaardelijk is voor een succesvolle exploitatie van de Lelylijn?

Ik sluit ook graag aan bij de vragen van de heer De Hoop over de Eurostar. Ik voeg daar nog de vraag aan toe hoe het nu staat met de elf maanden dat Amsterdam feitelijk niet bereikbaar is vanuit Londen met de Eurostar. Voorzitter. Het woord «Lelylijn» is nu ook bij mij gevallen. Het kan, denk ik, niet zo zijn dat we daar niet over praten, omdat ook dit project nu nieuw is in het MIRT. Mijn fractie denkt dat met de aanleg van de Lelylijn de bereikbaarheid en het vestigingsklimaat van het Noorden worden versterkt. Bij de definitieve keuze willen we naast de financiële ook de eerdergenoemde effecten op de brede welvaart betrekken. Eind 2024 is een belangrijk «go/no go»-moment voorzien over de Lelylijn. Het huidige beschikbare budget van 3 miljard is onvoldoende; collega Grinwis heeft daar ook aan gerefereerd. Kan de Staatssecretaris aangeven wat er nou precies nodig is om eind dit jaar de overgang naar de volgende MIRT-fase mogelijk te maken, zowel financieel als op basis van andere cruciale randvoorwaarden?

De voorzitter:

De heer Van Dijk, volgens mij wil collega Bamenga van D66 nog even terugkomen op een ander punt.

De heer Bamenga (D66):

Ik had even niet door dat u meteen naar de Lelylijn ging. Ik heb ook voor de heer Van Dijk een vraag. Om te beginnen vind ik het goed om te horen dat u in ieder geval ook staat voor datgene wat er gebeurt in de regio Amsterdam en het belang daarvan inziet, en inziet dat het ruimte creëert voor de reguliere trajecten. U zegt ook dat u staat voor bereikbaarheid en voorzieningen voor iedereen. Dat vind ik goed om te horen. Mijn vraag is of u ook vindt dat de Rijksoverheid zorg zou moeten dragen voor de tekorten bij de Zuidasdok, die voortkomen uit het feit dat de dekking voor de Noord/Zuidlijn is weggehaald. Het gaat om 800 miljoen.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Die vragen zijn volgens mij ook gesteld aan het kabinet. Ik zou eerst de reactie van het kabinet willen horen. Ik wil weten hoe zij hiertegen aankijken.

De **voorzitter**:

Ik zag nog een andere interruptie, van mevrouw Vedder van het CDA.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Mijn vraag gaat over de Lelylijn. Ik ben heel blij dat mijn collega van NSC het belang van de Lelylijn benadrukt. Wat mij betreft voegen we daar het belang van de Nedersaksenlijn aan toe. Het pleidooi om verder te kijken dan alleen de MKBA-methodiek en om vooral ook naar de brede welvaart te kijken, is mij echt uit het hart gegrepen. Daar zijn de Lelylijn en de Nedersaksenlijn belangrijke voorbeelden van. Het CDA is er trots op en blij mee dat er forse financiële reserveringen zijn gedaan voor beide verbindingen. Mijn vraag aan NSC is of NSC de opvatting van het CDA deelt dat er geen euro af mag van de reserveringen voor de Lelylijn en de Nedersaksenlijn.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik ben ook blij met de ondersteuning van het CDA op dit punt en met de brede ondersteuning van de bredewelvaartsaspecten in het MIRT. Ik hoop dat we op dat punt een brede meerderheid in deze Kamer kunnen vinden. Wat betreft de Lelylijn. Ik heb net geconstateerd dat ik denk dat er veel middelen nodig zijn. Ik heb die vraag net ook gesteld aan de Staatssecretaris. Ik hoor dat graag. Dat zou ook in de gesprekken over een nieuw te vormen kabinet op tafel moeten liggen. Er zouden richting een volgende fase eerder middelen bij moeten dan dat er af zouden moeten gaan, maar ik hoor graag de reactie van de Staatssecretaris op dit punt. Wat betreft de Nedersaksenlijn. Ook dat ondersteunen we. Dat is eigenlijk mijn volgende punt, waar ik nog een opmerking over zou willen maken.

De **voorzitter**:

Helder. U heeft nog tweeënhalve minuut. Vervolgt u uw betoog.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank.

Nieuw Sociaal Contract is blij met de Nedersaksenlijn in dit MIRT en met het geld voor de eerste fase. Maar kan de Staatssecretaris ook een inschatting maken van de kosten die gemoeid zijn met de tweede fase, het nieuwe spoor van Stadskanaal richting Emmen?

Voorzitter. Meerdere collega's hebben aandacht gevraagd voor de problematiek rond de flessenhals bij het spoor bij Meppel. Die problemen zijn bekend en benoemd. Het amendement dat eerder in deze Kamer is aangenomen, geeft 35 miljoen om de spoor- en perroncapaciteit te verhogen. Op vragen van de NOS gaf ProRail onlangs aan nog negen jaar nodig te hebben voor de daadwerkelijke realisatie. Hoe is dit mogelijk voor een relatief overzichtelijk infraproject binnen een bestaande stationsomgeving? Het kan toch niet zo zijn dat reizigers nog negen jaar

met deze vrijwel dagelijkse problemen te maken hebben? Kan de Staatssecretaris aangeven of dit project sneller kan worden gerealiseerd en of zij alles in het werk wil stellen om dit te bevorderen, in goed overleg met de gemeente en andere belanghebbenden? Daarnaast hebben we de roep uit de regio om extra geld beschikbaar te stellen duidelijk gehoord, in dit geval voor het opheffen van de overwegen. Kan de Staatssecretaris de effecten van de beide projecten, de spoor- en perroncapaciteit en het opheffen van de overwegen, duiden in het licht van het tegengaan van verstoringen? Kan dit eventueel tegelijkertijd worden uitgevoerd? Er is nu geen geld. Er is verwezen naar het amendement van collega Grinwis, dat ik ook graag op zijn merites wil beoordelen. Ik wacht de reactie van het kabinet af.

Voorzitter. Voor de kerst heeft de regio Utrecht het langverwachte alternatief voor het verbreden van de A27 gepresenteerd. Nieuw Sociaal Contract wil dit, net als de fractie van GroenLinks-Partij van de Arbeid, serieus bekijken en toetsen op de verkeersveiligheid en een goede doorstroming. Op het eerste oog kan dit alternatief de toets der kritiek doorstaan. Er lijkt zelfs ruimte voor aanzienlijke budgettaire besparingen, die mogelijk elders kunnen worden ingezet. Wat mij betreft in de Utrechtse regio. U weet wel aan welk knooppunt ik dan denk. Graag een reactie van de Minister.

Tot slot; ik rond af. De derde voortgangsbrief over de invoering van de vrachtwagenheffing stond ook geagendeerd. Mijn vraag gaat over de besteding van de netto-opbrengsten aan het pakket voor innovatie en verduurzaming. In opvolging van de motie-Van der Molen blijkt een mkb-toets niet haalbaar, maar het beeld is wel dat de combinatie van verschillende steunmaatregelen voor het mkb niet overzichtelijk is. Is de Minister bereid om een mkb-loket of mkb-expertisecentrum in te richten om wat licht in de duisternis te brengen?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank voor uw bijdrage. Er is nog een interruptie voor u van mevrouw Vedder, en daarna een van de heer Bamenga.

Mevrouw Vedder (CDA):

Ik moest even snel schakelen. Ik wil nog even terugkomen op flessenhals Meppel. Ik ben echt heel erg blij met mijn collega van NSC, want de daadkracht die hij uitstraalt om flessenhals Meppel aan te pakken, is mij als buurvrouw van Meppel uit het hart gegrepen. Ik sluit mij van harte aan bij de vraag of dat nou echt negen jaar moet duren en of dat niet een beetje sneller kan. Maar dat begint natuurlijk met stap één: het vrijmaken van die middelen. Dan klinkt NSC ineens weer iets minder daadkrachtig, want dan gaan we eerst het antwoord van het kabinet afwachten. Ik ben heel benieuwd of NSC als dat antwoord niet positief is of niet bevalt, bereid is om met de partijen die hier laten zien dat ze flessenhals Meppel enorm belangrijk vinden en echt willen oplossen, te gaan zoeken naar een manier om dat te regelen. Maar we moeten in ieder geval wat gaan doen.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik ben blij met de vraag van mevrouw Vedder om het standpunt van NSC te verduidelijken. Er is natuurlijk 35 miljoen beschikbaar. Het project voor extra perroncapaciteit staat al in het MIRT. Mij gaat het in eerste instantie ook om dat project. Laten we dat nou snel in de benen helpen. Daar gaat die negen jaar over. Ik denk dat dat veel sneller kan. Ik denk dat mensen al voor een groot deel geholpen kunnen zijn met het bestaande budget van 35 miljoen. Daarover gaan ook mijn vragen aan de Staatssecretaris. Dan het andere, die 40 miljoen waar de regio nu mee komt en waarop het amendement ziet. Dat gaat over het opheffen van overwegen. Ook ik geloof dat dat kan helpen om verstoringen tegen te gaan. Mijn vragen zijn

dus vooral gericht op die verhouding. Wat doet het een en wat doet het ander? Het amendement zullen we natuurlijk op zijn merites beoordelen, zoals ik al aangaf.

De heer **Bamenga** (D66):

Op de vraag die ik eerder stelde, kreeg ik een antwoord waarin werd verwezen naar het kabinet, maar ik wilde natuurlijk weten wat NSC aan de formatietafel gaat doen. De VVD was daar iets duidelijker over. Die wil er alles aan doen om de financiële ruimte te regelen. Daar ging mijn vraag dus eigenlijk meer over: wat bent u bereid te doen aan de formatietafel als het gaat om de situatie dat er tekorten van 800 miljoen kunnen ontstaan? Dat is mijn eerste vraag. Dan komt er daarna een tweede vraag.

De **voorzitter**:

U weet dat dat dan uw laatste interruptie wordt, meneer Bamenga? Oké.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

De basis voor ons is natuurlijk het verkiezingsprogramma van Nieuw Sociaal Contract. Daarmee zit ik hier en daarop kan ik aangesproken worden. Daar zit natuurlijk een bepaalde visie in, maar daarin noemen we ook concreet een aantal projecten. Dat zie ik als een prioritering. We hebben het uitgebreid gehad over die zeventien geherprioriteerde projecten. Dat zijn vooral wegprojecten en een aantal vaarwegprojecten. Ook daarbinnen hebben we een prioritering, die ik heb benoemd. Daarnaast straalt ons programma uit dat we het belangrijk vinden dat er een goed evenwicht is tussen investeringen in het openbaar vervoer en in de weg. Ook daarbij hebben we een aantal projecten benoemd, zoals de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Niet voor niets heb ik hier vandaag in mijn bijdrage aandacht gevraagd voor de Noord/Zuidlijn en heb ik de link gelegd met internationaal treinverkeer. Voor onze fractie is dat namelijk ook een belangrijke prioriteit. Daar moeten we de knelpunten gaan oplossen. Ik zeg dus al wel dat het financieel gesternte ingewikkeld is. Niet alles kan overal, altijd en tegelijk, maar in die evenwichtige verhouding zullen wij als fractie die gesprekken verder ingaan.

De **voorzitter**:

Uw laatste interruptie, meneer Bamenga, van D66.

De heer **Bamenga** (D66):

Ja, die gaat over de A27. D66 is tegen verbreding en kappen bij Amelisweerd. Er ligt nu een mooi alternatief vanuit die regio, dat goedkoper, veiliger en duurzamer is. Is de heer Van Dijk dit met D66 eens? Of eigenlijk, is de heer Van Dijk even enthousiast als D66 dat dit alternatief er ligt? Hoe kijkt hij daar zelf tegen aan? Bent u bereid om in de formatie te knokken voor dit soort alternatieven, die vanuit de regio komen? Vindt u dat die meer ruimte zouden moeten krijgen?

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Nieuw Sociaal Contract is heel erg tevreden over projecten waarbij de regio ook zelf initiatieven neemt en zelf alternatieven weet aan te dragen. Wij vinden ook dat het kabinet daar dan heel serieus naar moet kijken. Dat geldt zeker ook voor dit alternatief. Ik heb net ook aangegeven dat we wel zullen kijken naar de effecten op verkeersveiligheid en een goede doorstroming. De eerste signalen zijn best positief, maar ik denk wel dat dit project van een dergelijke complexiteit is dat dat een goede analyse vergt. Ik ben benieuwd of het kabinet al iets kan zeggen over de eerste beelden hiervan. Dan zullen we uiteindelijk kijken of dat mogelijk is. Maar als dat goed kan scoren, dan is Nieuw Sociaal Contract inderdaad bereid om onder die voorwaarden dat alternatief te steunen.

De voorzitter:

Helder. Dan is het woord aan de heer Bamenga van D66. U heeft negen minuten.

De heer Bamenga (D66):

Voorzitter. In mijn jonge jaren had ik een leuk vakantiebaantje; ik maakte namelijk treinen schoon. Ik heb daar de gekste dingen meegemaakt; die zal ik u allemaal besparen. Maar de honderden gevonden voorwerpen waarmee ik werd geconfronteerd, maakten één ding duidelijk: mensen maken voor de meest uiteenlopende redenen gebruik van vervoer. Dat bleek bijvoorbeeld uit het wiskundeschrift voor school, een aktetas van een reiziger onderweg naar werk of de vele lege bierblikken afkomstig van festivals, feesten en partijen.

Voorzitter. Als nieuwe woordvoerder lenW namens D66 wil ik knokken voor het recht op verbinding. Het zijn misschien vermakelijke voorbeelden, maar vervoer gaat over kunnen wonen op de plek van je dromen, kunnen studeren op de school van je keuze en kunnen werken bij een bedrijf waar je passie ligt. Het gaat over het kunnen meedoen aan de samenleving en de economie. Het gaat dus over mensen. Daarom wil ik het vandaag hebben over de mensen die in de kou staan als ze de trein willen nemen naar Noord-Nederland en de mensen die in de file staan op Ring Utrecht, maar ook over de mensen die nu elke dag moeten dringen op station Amsterdam Zuid of overlast ervaren van goederentreinen. Ik begin met de treinreizigers naar het Noorden. Het is er al veel over gegaan: de duizenden treinreizigers van of naar Friesland, Drenthe en Groningen, die voor de zoveelste keer, in dit geval letterlijk, in de kou stonden vanwege het storingsgevoelige spoor bij Meppel. Het is goed dat de Kamer dit lijkt te willen oppakken. We zullen het amendement hierover mede indienen. We hebben nog enkele vragen. Hoe kan het dat dit spoor niet meer werkt bij lichte vrieskou, zoals twee weken geleden gebeurde? Wat kan de Staatssecretaris hiertegen doen? Gelet op deze Kamermeerderheid voor het aanvullen van de ontbrekende financiering vraag ik wanneer deze problematiek definitief is opgelost. Wat kan de Staatssecretaris doen om dit stuk spoor, ook buiten de winter, op korte termijn weerbaarder te maken?

Het bereikbaar maken van de scholen, sportclubs en banen in Noord-Nederland vraagt om meer dan enkel het oplossen van de problemen met dit knooppunt. Hiervoor zullen nieuwe verbindingen nodig zijn, zodat mensen snel van en naar de Eemshaven, de Friese meren of het circuit van Assen kunnen. Daarom staat D66 pal achter de Lelylijn en de Nedersaksenlijn, die bijdragen aan de economie. Het is dan ook goed dat de Lelylijn nu is opgenomen in het Europese kernnetwerk TEN-T. De EU erkent daarmee het belang ervan en maakt geld vrij ter ondersteuning hiervan. Betekent dit dat Nederland bestuurlijk gebonden is aan de realisatie van de verbinding? Wat gebeurt er als een nieuwe regering hiervan afziet?

Voorzitter. Het Nederlandse mobiliteitssysteem loopt op sommige plekken in ons land tegen zijn grenzen aan. Het is bijvoorbeeld dringen op perrons en proppen in treinen. D66 is daarom ontstemd dat de bewindspersonen hebben besloten het geld voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol te schrappen. Deze verbinding is belangrijk voor alle reizigers, omdat het voor binnenlandse reizigers eenvoudiger wordt om naar andere stations, zoals Alkmaar, Den Helder of Amersfoort, te reizen. De metro zelf biedt inwoners van Hoofddorp ook frequent duurzaam en snel vervoer naar werk, onderwijs of vrienden. Ook staat het op gespannen voet met afspraken over Zuidasdok die de bewindspersonen hebben gemaakt. Hoeveel reserve is er nu voor verdere kostenstijgingen, die conform afspraak gedekt zouden moeten worden uit de Noord/Zuid-middelen? Vindt de Minister dat het Rijk voor dit tekort aan de lat staat omdat de Minister de reserve heeft geschrapt? Deelt hij nog altijd de

conclusie van de commissie-Dekker dat het Zuidasdok koste wat het kost door moet gaan? Staan de bewindspersonen nog onverkort achter de noodzaak van een derde perron op Amsterdam Zuid?

De voorzitter:

De heer Heutink van de PVV wil u interromperen.

De heer Heutink (PVV):

Jarenlang heeft D66 een verkooppraatje gehouden over het ov en de trein. Maar van de bijdrage van de heer Bamenga van nu word je nou niet bepaald heel erg enthousiast om in die trein te stappen. En dan is er ook nog het punt dat het kabinet eigenlijk geen maatregelen heeft om dat te verbeteren. We kunnen NS niet aansturen; we kunnen ze geen boetes opleggen. Ja, die kunnen we wel opleggen, maar die kunnen we vervolgens niet innen. Ziet D66 het uitoefenen van meer druk op degenen die verantwoordelijk zijn voor het spoor, bijvoorbeeld NS of ProRail, ook als een oplossing? Hoe kijkt D66 daarnaar?

De heer Bamenga (D66):

D66 staat voor een robuust, veilig en uitgebreid ov-netwerk voor heel Nederland. Wij vinden het inderdaad belangrijk dat je investeert in onderhoud, maar ook dat je investeert in nieuwe infrastructuur. Als je dat doet, dan is het natuurlijk belangrijk dat dit betrouwbaar en goed is. Wij vinden dus ook dat het kabinet er alles aan moet doen om dat te realiseren.

De voorzitter:

Een vervolgvraag van de heer Heutink, PVV.

De heer Heutink (PVV):

Dit is geen antwoord op mijn vraag. De ambities zijn wat dat betreft goed, alleen wel volledig mislukt met D66 in dit kabinet, zo is mijn constatering. De vraag was hoe D66 ertegen aankijkt: hoe kunnen wij NS aanspreken en hoe kunnen wij dat verbeteren, als dingen misgaan? De PVV dient daarvoor al jaren moties in, net als vorig jaar, bijvoorbeeld om het salaris van de NS-top prestatieafhankelijk te maken. Voor ons is het serieus een optie om daarnaar te kijken. Dan even de concrete vraag: hoe zou D66 tegenover dat voorstel staan?

De heer Bamenga (D66):

Om te beginnen is de NS een eigenstandig bedrijf. Het is heel duidelijk wat wij belangrijk vinden. Wij vinden het heel belangrijk dat het ov betrouwbaar is. Het is heel belangrijk dat het ov daadwerkelijk bijdraagt aan de verbindingen van mensen, dat mensen daarvoor kunnen kiezen. Wij vinden namelijk dat het ov een duurzame manier is om van A naar B te gaan, om vrienden te bezoeken, om naar het werk te gaan. Daar willen we ons dus volledig voor inzetten. Wij vinden dat als dat inderdaad keer op keer niet lukt, je ook wel moet kijken naar boetes. Wij vinden het dus heel belangrijk dat het kabinet er in ieder geval alles aan doet om dat beter mogelijk te maken, en dat je kijkt naar de verschillende instrumenten die er zijn, die je kunt toepassen en die nodig zijn.

De voorzitter:

Meneer Heutink, uw vijfde interruptie.

De heer Heutink (PVV):

Meneer Bamenga kan goed kletsen, merk ik, maar ik heb nog steeds geen antwoord op mijn vraag. Ik stel de hele simpele vraag wat D66 vindt van het plan om het salaris van de NS-top prestatieafhankelijk te maken. Dat is

een heel simpele vraag, en dan krijg ik zo'n antwoord. Dus: wat vindt D66 daar nou van? Ik wil daar gewoon een concreet antwoord op.

De voorzitter:

Dank, meneer Heutink voor uw interruptie. Het kan misschien ook zonder «kletsen» erbij te zeggen. Ik geef de heer Bamenga het woord.

De heer Bamenga (D66):

U komt met een heel specifieke maatregel. Als ik het goed begrijp, gaf u aan dat het ten koste zou moeten gaan van de salarissen. Begrijp ik dat goed? Dat is even een checkvraag. U knikt, zie ik. Nou ja, dat lijkt mij niet een maatregel waar wij op deze manier mee zouden komen. De vraag is dus op welke manier zo'n maatregel die u voorstelt, zou bijdragen aan daadwerkelijk meer gebruik van het ov, zodat we op een duurzame manier van A naar B kunnen gaan en de problemen daadwerkelijk worden opgelost. Dat zie ik eerlijk gezegd niet.

De voorzitter:

Dan vervolgt u uw betoog.

De heer Bamenga (D66):

In 2021 is er een plan voorgesteld voor een alternatieve financiering van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn via een kleine toeslag. Kunnen de bewindspersonen de Kamer informeren over de alternatieve financiering van de Noord/Zuidlijn en dit voorstel daarbij betrekken?

Voorzitter. Een ander infrastructuurproject waar het knelt, is de Ring Utrecht bij het natuurgebied Amelisweerd. D66 is fel tegen de verbreding van snelwegen ten koste van natuur. De gemeente heeft met het in december gepresenteerde alternatief laten zien dat het met andere keuzes veiliger, duurzamer, goedkoper en met behoud van natuur kan. Daar moeten we lessen uit trekken voor de toekomst. Wanneer komt de Minister met een formele reactie? Is de Minister het met D66 eens dat dit alternatief laat zien dat de natuur hier behouden kan blijven en de verkeerssituatie kan verbeteren, terwijl het goedkoper is? Waarom is dit alternatief eigenlijk niet de uitkomst geweest van het reguliere MIRT-proces voor de A27? Hoe moet het MIRT worden aangepast om ervoor te zorgen dat dit soort alternatieven met voordelen voor automobilisten en inwoners van Utrecht de uitkomst zijn?

Voorzitter. Inwoners van gemeenten die het niet eens zijn met een besluit hebben een zogenaamd recht to challenge. Hiermee mogen zij laten zien dat de doelen van beleid op andere manieren ingevuld kunnen worden, met meer draagvlak en het gevoel gehoord te worden. Dat is eigenlijk wat de regio Utrecht hier ook heeft gedaan door het natuurgebied Amelisweerd te behouden. Wat vinden de bewindspersonen ervan om een zogenaamd recht to challenge in te brengen voor gemeenten en provincies in het MIRT-proces? Het alternatief voor de verbreding van de A27 laat wat D66 betreft één ding zien: het kan anders.

Dat brengt mij bij de herprioritering van het MIRT. Genoodzaakt door de hoge stikstofuitstoot en gestegen personeels- en materiaalkosten staan verschillende projecten on hold. Bij welke concrete projecten zien de bewindspersonen kansen om de methode-Utrecht nog meer toe te passen? Waarom is er gekozen voor deze verdeling tussen aanleg van nieuwe projecten en onderhoud binnen de herprioritering? Is een verdere versnelling van de onderhoudsopgave denkbaar als hiervoor nog meer geld beschikbaar wordt gesteld?

Voorzitter. Tot slot het spoorgoederenvervoer. Onder andere in Brabant, mijn provincie, wonen veel mensen langs het spoor. Zij ervaren overlast van goederentreinen, zoals slapeloze nachten of kosten voor schade aan het huis. Als gevolg van werkzaamheden aan het Duitse deel van de Betuwelijn dreigen mensen de komende maanden meer overlast te gaan

ervaren en lopen ze tegen muren op. Kan de Staatssecretaris toezeggen het Platform Spoorgoederenvervoer te vragen om advies uit te brengen over welke kortetermijnmaatregelen de leefbaarheid in deze gebieden kunnen verbeteren?

Voorzitter, ik rond af. Infrastructuur gaat over het recht op verbinding, je onderdeel kunnen voelen van de samenleving en kunnen bijdragen aan de economie: het kunnen wonen op de plek van je dromen, kunnen studeren op de school van jouw keuze en kunnen werken bij een bedrijf waar je passie ligt. De komende Kamerperiode wil ik knokken voor het beste vervoer voor iedereen. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank voor uw bijdrage, meneer Bamenga, D66. Als u uw microfoon uit zou willen doen, geef ik het woord aan mevrouw Van Zanten van de BoerBurgerBeweging.

Mevrouw Van Zanten (BBB):

Dank u, voorzitter. Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport behelst iets meer dan 400 pagina's en alle infrastructurele plannen die ons land te wachten staan. 40 projecten voor hoofdwegen, 37 voor spoor en ov, 18 voor vaarwegen en 28 waterprojecten. Deze totaalkaart lijkt op die van 2023. Sterker nog, hij is vrijwel identiek. Nog steeds komen het Noorden, het Oosten en het Zuiden er maar bekaaid vanaf, zeker gekeken naar alles wat er in en rondom de Randstad gebeurt, met uitzondering van het Groene Hart.

Voorzitter. Alle gebieden en regio's van Nederland moeten goed bereikbaar zijn. In maart vorig jaar kwam de Rli, de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, met het rapport Elke regio telt! Het rapport concludeert dat ondanks dat het de bedoeling is om investeringen in ruimte, economie en sociale structuren ten goede te laten komen van het hele land, deze economische versterking zich concentreert op stedelijke regio's en dan vooral die in het Westen. In de kabinetsbrief van juli vorig jaar wordt dit erkend en belooft het kabinet om dit met medeoverheden aan te pakken. In de brief staat daarnaast dat er gewerkt gaat worden aan de aanbevelingen uit het rapport.

Nu is de aanleg van nieuwe infra natuurlijk niet zomaar gerealiseerd. Maar wat is er precies met deze aanbevelingen gedaan bij het MIRT 2024 ten opzichte van dat van vorig jaar? Als we kijken naar de projecten die op pauze zijn gezet, lijkt het erop dat er niet veel gehoor is gegeven aan het rapport. Het gaat namelijk om projecten die voor de regio van groot belang zijn, bijvoorbeeld de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal, de A58 tussen Breda en Tilburg, de A67 tussen Leenderheide en Geldrop en de A1-A30 bij Barneveld. Het zijn bij uitstek gebieden waar enorme inhaalslagen gemaakt moeten worden om het land voor iedereen bereikbaar te houden.

Voorzitter. Dan zijn er de spoorprojecten, zoals de Lelylijn, de Nedersaksenlijn en de voor ons belangrijke flessenhals bij Meppel. Er staan de komende jaren 100.000 woningen in de planning om gebouwd te worden in het Noorden en het Oosten, vooral in de buurt van spoorlijnen, want de overheid wil dat we zo veel mogelijk met het ov reizen. Maar hoe kun je van mensen vragen met het ov te reizen als het ov-net niet op orde is? Dan pak je nog steeds de auto.

Er is 75 miljoen euro nodig om de flessenhals aan te pakken, maar er wordt al jaren moeilijk over gedaan, ondanks herhaalde oproepen van diverse partijen uit deze Kamer. Er is 35 miljoen euro beschikbaar gesteld, maar dat is 40 miljoen te weinig. Het is een bedrag dat op de hele begroting minimaal is, zeker gezien het feit dat het hele Noorden hier daadwerkelijk mee wordt geholpen. Er hoeft niet eens nieuw spoor te worden aangelegd.

Het belang van de Nedersaksenlijn hebben we al eerder aangekaart. De lijn staat intussen in verschillende bestuursakkoorden. Gelden voor fase 1 zijn beschikbaar gesteld. Het MIRT-onderzoek voor het ontbrekende deel gaat beginnen. Dat is goed nieuws. BBB wil echter nog benadrukken dat de Nedersaksenlijn een breed gedragen project is, dat goed is voor omwonenden, het bedrijfsleven, onderwijs en toerisme en een sterke verbinding creëert tussen de regio, de Randstad en Duitsland. De Nedersaksenlijn verdient daarom blijvende aandacht. Dan de Lelylijn. Zoals ik net al aangaf, vinden wij dat de gebieden buiten de Randstad beter ontsloten moeten worden. Daar is het Noorden er bij uitstek een van. We zien hoe de Lelylijn de potentie heeft om het gebied verder te ontsluiten en te verbinden met de rest van het land. We willen er wel voor waken dat het Noorden een slaapstad wordt van de Randstad en de eigenheid, culturen, talen en dialecten onder druk komen te staan. Het zijn zorgen die ook werden uitgesproken tijdens de raadpleging, zo bleek uit de brief van 15 mei 2023 over de voortgang van het MIRT-onderzoek. Daarnaast moet de natuur zo min mogelijk worden belast, de reistijd tussen Noord-Nederland en de Randstad zo kort mogelijk worden gemaakt en moet de verbinding ertoe leiden dat mensen minder vaak met de auto of met het vliegtuig gaan. Er worden drie alternatieven voor de Lelylijn onderzocht. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: hoe verlopen deze onderzoeken? Is al duidelijk welk alternatief het snelst gerealiseerd kan worden en welke het meest wenselijk is, gekeken naar de uitkomsten van de raadpleging?

De voorzitter:

Op dit punt heeft u een interruptie van mevrouw Vedder van het CDA.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ik had me voorgenomen om vandaag alleen maar positieve interrupties te doen. Volgens mij ben ik wat dat betreft lekker op stoom, want ook nu zit ik weer te wippen op mijn stoel van vrolijkheid, als ik hoor wat mijn collega van BBB zegt over de Nedersaksenlijn, de Lelylijn en de flessenhals bij Meppel. Daar heb ik wat vragen over. Deelt de BBB dan ook de opvatting van het CDA dat we vanwege het belang van de Nedersaksenlijn en de Lelylijn dus ook geen euro moeten afhalen van de financiële reserveringen die daar op dit moment voor staan?

De voorzitter:

Zullen we het eerst bij één vraag houden?

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Vooruit. Dan ga ik straks een streepje extra zetten.

De voorzitter:

Dat gaan we bezien.

Mevrouw **Van Zanten** (BBB):

Dank aan mevrouw Vedder voor de vraag. Wij vinden deze projecten erg belangrijk. Natuurlijk weten we ook dat er bezuinigd moet worden en dat er geld weggehaald is bij een aantal projecten. Ik denk dat er goede keuzes gemaakt moeten worden. Mocht er een alternatief zijn voor de Lelylijn dat misschien sneller gerealiseerd kan worden, misschien goedkoper is en misschien ook wel wenselijk is, dan hoor ik dat heel graag van de Staatssecretaris. Anders blijft de Lelylijn natuurlijk gewoon een optie. En het lijkt me dat we duidelijk hebben aangegeven wat voor ons het belang van de Nedersaksenlijn is.

De voorzitter:

Mevrouw Vedder van het CDA. U heeft nog twee interrupties.

Mevrouw **Vedder** (CDA):
Ik heb meegeteld.

De **voorzitter**:
Heel goed, heel goed. Gaat uw gang.

Mevrouw **Vedder** (CDA):
Ik zou toch nog even willen vragen hoe de BBB precies de Lelylijn ... Het begint nu namelijk toch weer een beetje onrustig te worden met dit antwoord. Ik vraag het ook omdat ik weet dat de provinciale afdelingen van de BBB hier gemengd naar kijken. De afdeling in Flevoland is voor de Lelylijn, maar die in Friesland en Groningen zijn tegen. Ik wil dus toch heel graag weten van BBB of het boter bij de vis is. Is de Lelylijn voor de BBB een topprioriteit, ja of nee?

Mevrouw **Van Zanten** (BBB):
Ik zei net al in mijn bijdrage dat wij de potentie van de Lelylijn zien, maar dat we wel kritisch blijven. We willen er namelijk voor waken dat er een slaapstad wordt gecreëerd. Er worden ook drie alternatieven voor de Lelylijn onderzocht. Wij willen heel graag weten hoe het met deze onderzoeken staat en of er misschien een beter alternatief is. Wij houden in dit geval dus de opties open. We zijn heel erg benieuwd naar de reactie van de Staatssecretaris.

Mevrouw **Vedder** (CDA):
Daar gaat mijn laatste interruptie. Ik wil ook nog even iets vragen over de flessenhals in Meppel. Daar sprak mijn collega van de BBB warme woorden over, waar ik mij heel verwant aan voel. Betekent het dat we kunnen rekenen op de steun van de BBB als het gaat om het amendement om dit nu echt op te lossen, wetende dat – de collega van NSC refereerde daaraan – het huidige budget nu niet voldoende is? Alleen beginnen aan het perron maakt van deze flessenhals niet ineens niet meer een flessenhals. Want daarvoor moeten we ook alle andere problemen op dit traject oplossen. We hebben dat budget dus echt nodig om die eerste stap te zetten.

Mevrouw **Van Zanten** (BBB):
Wij kijken daar zeker met veel interesse naar. Ik denk dat we het even beter moeten bekijken. Ik heb het amendement zelf namelijk nog niet gezien. Ik wil daar dus graag goed naar kijken. Maar zoals jullie het schetsen, klinkt het in ieder geval goed.

De **voorzitter**:
U vervolgt uw betoog, mevrouw Van Zanten.

Mevrouw **Van Zanten** (BBB):
Uiteraard is ook de ontsluiting van de Randstad belangrijk. Daar heeft uiteindelijk het hele land baat bij. De ontwikkeling van het Zuidasdok en het doortrekken van de Noord/Zuidlijn zijn noodzakelijk om te voorkomen dat het spoornetwerk in en rond Amsterdam dichtslibt en het hele land daar vervolgens enorme hinder door ervaart. Het is dan ook geen kwestie van: óf de stad, óf de regio. Het moet beide. Ik begrijp dat er keuzes moeten worden gemaakt, maar ik begrijp eerlijk gezegd weinig van hoe en waarom specifiek deze keuzes zijn gemaakt. Tijdens de technische briefing van vorige week kreeg ik daar ook niet echt een duidelijk antwoord op.
Voorzitter. Verder wil ik aandacht vragen voor de samenloop van werkzaamheden tussen ProRail en Rijkswaterstaat, waardoor gebieden compleet afgesloten lijken te raken of dreigen te raken. In juni vorig jaar voerde ProRail werkzaamheden uit aan het spoor in Zeeland. Dat viel

samen met de afsluiting van de Haringvlietbrug. Daardoor werd het erg druk op de weg en was er grote hinder voor treinreizigers. Eenzelfde situatie dreigde te ontstaan bij Den Helder. Eind vorig jaar liet Rijkswaterstaat weten dat grote renovatiewerkzaamheden aan de Kooybrug werden uitgesteld vanwege de samenloop met de werkzaamheden van ProRail aan het spoor tussen Heerhugowaard en Den Helder. Ik hoor graag van de Staatssecretaris en/of de Minister of dit niet beter valt te plannen.

Voorzitter, ik rond af. Er moet heel veel gebeuren: we moeten de bereikbaarheid van de regio verbeteren, we moeten ervoor zorgen dat nieuwe woningbouwlocaties en bedrijventerreinen ontsloten worden en we moeten ervoor zorgen dat de vaarwegen bevaarbaar blijven. Ook moeten we ervoor zorgen dat tunnels, bruggen, viaducten en aquaducten tijdig onderhoud krijgen, om opstoppen en erger te voorkomen. Dit alles kost ongelofelijk veel tijd, geld en personeel. Van dit alles hebben we te weinig. Ik spreek de hoop uit dat er snel een nieuw kabinet is, dat bereid is meer te investeren in infrastructuur en dit vervolgens verdeelt op een manier die past bij de adviezen van de Rli, en zich ook houdt aan de gemaakte afspraken.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank voor uw bijdrage. Dan geef ik het woord aan mevrouw Vedder van het CDA.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Dank, voorzitter. Ik heb natuurlijk weer veel te veel te vertellen en te weinig tijd. In de kern heeft het CDA voor vandaag maar één hoofdvraag bij elke beslissing over infrastructuur: versterkt het of verzwakt het onze gemeenschappen? Uiteindelijk is alle infrastructuur sociaal, omdat het afstanden kan verkleinen. Het kan verbinden, het kan samenbrengen. Het draait erom hoe we voor mensen een bereikbaar thuis creëren.

Voorzitter. Als we het over de flessenhals Meppel hebben, staat dat bereikbare thuis voor heel veel noorderlingen op het spel. We hebben het er nu al veel over gehad. Het CDA vindt het ontzettend belangrijk dat we de tweede helft van de middelen die nodig zijn om die flessenhals serieus aan te pakken, echt voor elkaar gaan boksen. Dat betekent dat we dus ook meer moeten doen dan alleen het perron aanpakken. Wat het CDA betreft gaan we vandaag ook de rest van de flessenhalsproblematiek hopelijk zo eensgezind mogelijk bij de kop pakken.

Voorzitter. Over de Nedersaksenlijn heb ik vooral een boodschap aan onze formerende vrienden. Als je immers bestaanszekerheid wilt versterken, moet je volgens ons hier beginnen. Juist hier in de veenkoloniën krijgen mensen het economisch en sociaal al heel lang heel flink voor de kiezen. Natuurlijk is alleen een Nedersaksenlijn dan niet genoeg, maar het creëren van een bereikbare school, bereikbaar werk en een bereikbaar thuisfront is wel het begin van bestaanszekerheid. Met wat er nu ligt aan geld en afspraken, kan er echt gekozen worden voor versnellingen. Mijn vraag aan de formerende partijen is of ze daarop willen reflecteren in hun tweede termijn.

Dan wil ik wat zeggen over de opname van de Lelylijn in het uitgebreide netwerk van TEN-T, waardoor we Europees geld krijgen voor deze cruciale verbinding naar het Noorden en naar Noord-Europa. Dat is een prestatie van de Staatssecretaris waar ik graag een compliment voor wil maken. We zijn daar heel erg blij mee. Ik vermoed ook dat mijn buurman, de heer Grinwis, meer zal vertellen over het voorstel waarmee we het kabinet verder willen aanvuren door in te zetten op opname in het kernnetwerk. Daardoor valt er meer geld te verdelen en ligt er snellere realisatie in het verschiet. Dat is ons een lief ding waard.

Voorzitter. In Noord- en Oost-Nederland wordt het tijd voor een concreet tijdpad voor de aanpak van de N33. Over de N50 horen we graag hoe na

het aanbrengen van de rijbaanscheiding de verkeersveiligheid gemonitord wordt. Graag hoor ik hoe we hier evalueren of er wellicht meer maatregelen nodig zijn. Ten aanzien van de N35 ziet het CDA een prijszwaardige intentie met het voorgenomen amendement van de formerende partijen. Daar zijn we echt blij mee. Daarbij hoort wel onze vraag aan de Minister: hoe groot schat u de kans in dat deze intentie zich ook materialiseert in de aanleg van de rondweg rond Mariënheem? Dit vraag ik in verband met de stikstofproblematiek waarover we het al hebben gehad. Als de Minister denkt dat dit het mogelijk in de weg staat, wat is daar dan aan te doen?

Voorzitter. Ik mis nog een visie op de N36 en de N48, belangrijke verbindingen tussen Twente en Drenthe. Ik weet toevallig uit eigen ervaring hoe moeilijk het is om een beetje vlot van Twente naar Drenthe te komen, en weer terug. Wat gaat de Minister hier doen aan de verkeersveiligheid? We weten van de vele dodelijke ongelukken tussen Almelo en Ommen. Er komt een grote kazerne in Zeewolde. Graag hoor ik of de Minister de opvatting van het CDA deelt dat verbreding bij de Nijkerkerbrug op de N301 dan een optie zou moeten zijn.

Voorzitter. In de regio wordt het omschreven als acht maanden totale ellende op de A7. De Minister heeft naar aanleiding van onze Kamervragen verschillende onderzoeken aangekondigd naar de aansluitingen en op- en afritten Purmerend-Weidevenne richting Hoorn, Purmerend-centrum richting Amsterdam en de afrit naar Purmerend-centrum.

Wanneer komen de resultaten van de impact hiervan op doorstroming, economische schade, sluipverkeer, overlast op andere wegen, invloed op de leefbaarheid en aanrijtijden van nooddiensten? En waar blijft de impactanalyse naar de invloed op omringende wegen, zoals de N244 en de N247? Daarnaast vraag ik naar het aangekondigde onderzoek naar de ideeën van het projectteam van de gemeente Purmerend, zoals naar extra asfalt op specifieke plekken.

Graag ontvang ik per punt een reactie, evenals op het punt van de voortgang van de aanpak van de doorstroming richting Alkmaar en op de N242. Het lijkt wel bingo! Hoe staat met het de verbetering van de A9 bij het Rottepolderplein en in het bijzonder met een afslag op de A9 bij Heiloo? Hoe staat het met de mogelijkheden voor het verbeteren van de oost-westverbindingen met de A23 als hoofdelement? Moeten we tenslotte de A27 tussen Zeewolde en Eemnes niet een keer gaan verbreden?

Voorzitter. De pauzering van de aanpak van knooppunt Hoevelaken wordt elke dag door heel veel mensen gevoeld. Twee andere grote graten in de keel zijn de pauzestand van de A1-A30, waar de verkeersveiligheid met die file in de haakse bocht echt niet op orde is, en de aanpak van de Ring Utrecht. De aanpak daarvan en het alternatieve plan dat de regio heeft gepresenteerd, is bovendien volledig afhankelijk van de aanpak van knooppunt Hoevelaken. Minister, ik verwacht en ik hoop op persoonlijk commitment: hoe gaat u het verzachtende pakket inhoud geven? Want we hebben hier zichtbaar resultaat nodig dat in de praktijk merkbaar is. Voorzitter, hoelang heb ik nog?

De voorzitter:

1 minuut en 23 seconden.

Mevrouw Vedder (CDA):

Geweldig! Dan ga ik nog even door met mijn rondje Nederland. Wat betreft de Bodegravenboog begint het kijken naar elkaar tussen de provincie en het Rijk wat ons betreft lachwekkende vormen aan te nemen. Er zijn veel stukken nodig om aan elkaar te vertellen dat de ander aan zet is. Ondertussen zijn zelfs de laaghangendfruitonderdelen van de unaniem aangenomen motie-Van der Molen niet uitgevoerd.

Minister, ik neem aan dat u op z'n minst met gezwinde spoed de beloofde gezamenlijke routekaart naar binnen drie jaar een veilige fietsoversteek gaat uitvoeren. Ik hoor daar graag een antwoord op. Ook bij de volgende projecten wil ik graag een concrete reflectie op de voortgang. Denk bijvoorbeeld aan de uitvoering van de CDA-motie over de samenloop Eindhoven-Heerlen-Aken. Op welke acties kunnen we rekenen bij knooppunt Zoomland? Wat is het tijdpad van de reparatie van de Zeelandbrug? Wat is er gedaan met de aangenomen motie over het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel door dit onder de vrachtwagenheffing te brengen?

De voorzitter:

Dank voor uw betoog. U heeft een interruptie van de heer Heutink van de PVV. Ik verzoek u ook om uw microfoon uit te zetten, mevrouw Vedder.

De heer Heutink (PVV):

Ik hoor mevrouw Vedder allemaal belangrijke knooppunten en knelpunten noemen die we moeten oplossen. Die mening delen wij met het CDA. Tegelijkertijd zien we natuurlijk ook dat het kabinet voorstelt om een herprioritering door te voeren, met het schuiven van ruim 4,1 miljard, waarmee al die projecten in de wachtstand gaan. Feitelijk zet het kabinet ons met de rug tegen de muur: dit is hoe het is; anders hebben we een groot probleem met onderhoud. Vindt het CDA het ook geen beter idee om zo'n exercitie uit te laten voeren door een nieuw kabinet? Dan kan een nieuw kabinet zelf een afweging maken: dit zijn nu de opgaven die we hebben en hiervan gaan we dat betalen. Want als we morgen instemmen met die begroting, is het een voldongen feit. Ik ben wel heel benieuwd wat het CDA daarvan vindt.

Mevrouw Vedder (CDA):

Dank voor de vraag. Dit is best wel een worsteling; dat geef ik eerlijk toe. Aan het eind van de dag moeten we gewoon concluderen dat we in Nederland meer willen dan we kunnen betalen. Het recht op bereikbaarheid is voor het CDA een groot goed. Gelukkig is niet alles wat ik net heb genoemd door de herprioritering op de helling gekomen. Als ik nu wijs op het belang van die knooppunten, geef ik dus niet ook het signaal af dat ik het onderhoud niet belangrijk vind. Dat is echt nadrukkelijk niet zo. Ik maak me namelijk ook echt zorgen over wat er gebeurt met onze infrastructuur als wij die kwaliteitsdoelen en dat onderhoud nog langer laten slepen. Ik weet bijvoorbeeld dat sommige gebieden in het Noorden zo afhankelijk zijn van bepaalde bruggen en tunnels dat we ongelooflijke omrijdrama's creëren als die niet meer door het volledige verkeer benut kunnen worden. Eigenlijk kan ik wel heel erg meekomen in de balans die het kabinet heeft gelegd tussen het onderhouden en aanpakken van huidige knooppunten versus het oppakken van nieuwe projecten.

De voorzitter:

Dan is het woord aan de heer Grinwis van de ChristenUnie.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel. Wat is het heerlijk om na een blauwe maandag weer echt lenW-woordvoerder te zijn en dit debat te mogen voeren. Waar zouden we immers zijn zonder verbondenheid? De ChristenUnie gelooft dat mensen niet zijn geschapen om alleen te zijn, maar om samen te leven, in verbondenheid dus. Ten diepste gaat het daar ook over als we het hebben over hele aardse zaken als spoorlijnen, fietspaden en snelwegen, want we reizen dagelijks met een doel. We reizen om bij elkaar te komen, bij familie, op werk, naar vrienden of de kerk, op zoek naar verbondenheid.

Het investeren in onze verbondenheid staat echter onder druk. Het Mobiliteitsfonds is uitgewrongen om de instandhoudingsopgave bij Rijkswaterstaat aan te kunnen. Dat is terecht, maar het doet wel pijn. Het doet pijn in regio's waar het Rijk nog maar kort of langer geleden heeft beloofd te investeren en zich nu terugtrekt. Ik noem Salland, ik noem de Betuwe, ik noem de Alblasserwaard, ik noem de Noordwest-Veluwe. De gestopte projecten gaan wij hier vandaag echter niet reactiveren. Nou ja, behalve de N35, waarover ik al iets heb gezegd. Geld is nog wel het minste probleem. We zitten met name bij wegverkeer echt met een stikstofimpasse. Zelfs een N35, die gewoon aangepakt moet worden – het is een van de laatste rijkswegen die dwars door een dorp loopt, Mariënheem – ligt stil. Dat is onverteerbaar, want de dorpingen wachten al zo lang, al sinds de jaren negentig. Klopt het dat nu niet geld het grootste probleem is, maar stikstofruimte, met elf stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden binnen een straal van 25 kilometer? Trouwens, waarom zijn de regels inzake extern salderen nog niet aangepast, zodat niet alleen de Nb-vergunning wordt gekocht, maar ook de fosfaatrechten? Voorzitter. Voor de ChristenUnie is het duidelijk. Er moet gewoon fors geld bij om het Mobiliteitsfonds weer tot leven te wekken, voor onderhoud van bruggen en sluizen, nieuw spoor, de fiets en verkeersveilige wegen. Als u het mij vraagt, maken we er dan meteen een bereikbaarheidsfonds van, zodat we nog meer aan die nieuwe verbondenheid kunnen werken door heel Nederland heen, in ieder landsdeel. Ik sluit me wat dat betreft aan bij het betoog van collega Olger van Dijk.

De voorzitter:

En daarover heeft hij ook direct een interruptie.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Natuurlijk dank voor de steun van de heer Grinwis, maar mijn vraag ging eigenlijk over het punt ervoor. Ik denk dat de ChristenUnie heel helder neerzette dat het nodig is dat er meer geld bij moet. De transitie naar een bereikbaarheidsfonds klinkt mij heel mooi in de oren. Tegelijkertijd weten we dat dat ingewikkeld is en dat er keuzes gemaakt moeten worden. Zou de heer Grinwis wat nadrukkelijker in kunnen gaan op waar dan voor hem de prioriteiten liggen, als hij toch moet kiezen? Is dat dan toch nieuwe aanleg van spoorweg, of is het inderdaad beheer en onderhoud? Volgt hij die prioritering dus ook, mochten er in de komende kabinetsperiode weer keuzes moeten worden gemaakt?

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Uit de doorrekening van ons verkiezingsprogramma door zowel het PBL als het CPB is helder geworden dat wij per saldo geld extra investeren in infrastructuur. Wat de ChristenUnie betreft gaat er dus geld bij bij de begrotingen van lenW en in het Mobiliteitsfonds. Het moet dus van elders komen. Wij zetten daar niet, zoals sommige andere collega's – dat is overigens al heel vaak uitgegeven volgens mij – eindeloos de ontwikkelingssamenwerking en de NPO voor in, maar andere middelen. Ik verwijs dus enerzijds naar onze doorrekening. Anderzijds leggen wij binnen lenW de nadruk op waterveiligheid, op ov, op beheer en onderhoud en op de fiets. Bij de ChristenUnie pakken we wegen vooral aan omwille van verkeersveiligheid en minder omdat je het moet prioriteren. Wij focussen minder op extra asfalt smeren, hoewel wij beseffen dat de stopgezette projecten stuk voor stuk relevantie hadden. Wij willen uiteindelijk dus wel door met bijvoorbeeld de N15 bij Gorinchem en met de A2 bij Deil. Voor die stopgezette projecten moet extra geld komen. Ik wens de heer Olger van Dijk daar heel veel succes mee bij het onderhandelen. Wij hebben de vorige keer in het coalitieakkoord extra middelen uitgetrokken. Helaas blijkt dat nu te weinig te zijn. Maar ja, zoals bekend heeft ieder kabinet recht op zijn eigen problemen.

De **voorzitter**:

Meneer Van Dijk, u werd een beetje uitgedaagd. Het woord is aan u.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ja, voorzitter, dank. Ik heb slechts een vraag over de geherprioriteerde projecten. Mooi dat de ChristenUnie de twee, drie die wij naar voren hebben gebracht, zou willen steunen, maar ik heb ze natuurlijk alle zeventien naar voren gebracht. Het gaat om veertien wegprojecten en drie vaarwegprojecten. Mag ik het dan zo begrijpen dat de ChristenUnie eigenlijk voor alle zeventien wil staan en dat kan steunen als daar middelen voor kunnen worden gevonden?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Nou, dan moet ik voor alle zeventien nu even in een keer een ongecensureerd antwoord geven. Daar moet ik altijd mee oppassen. Grotendeels wel. Ik moet even memoriseren welke het ook alweer allemaal betrof. Bij de A4 denk ik vooral dat de aansluiting van bijvoorbeeld de N211 beter moet, maar of de A4 nu per se verbreed moet worden? Ik ben wat huiverig. Ik denk dat je hier en daar door multimodaal te kijken het mobiliteitsprobleem ook met een andere oplossing kunt aanpakken. Ik herinner me dat er een project is bij de A50. Dat is inmiddels tussen Nijmegen en Oss. Dat wordt maar duurder en duurder en duurder. Had dat niet ook opgelost kunnen worden door een oplossing te vinden voor de enkelspoorburg over de Maas, en dat misschien voor veel minder middelen dan dat steeds duurdere project? Kortom, in algemene zin is het antwoord ja, maar dat wil niet zeggen dat dat helemaal zonder amendementen gepaard zou hoeven te gaan.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dank u wel. Even kijken, waar was ik gebleven? Bij de fiets, denk ik. Daar sluit ik me aan bij de bijdrage van collega De Hoop, die inmiddels weer voorzitter is. Ik heb nog een concreet punt. Door snelheidsverlaging en investeringen in fietsinfrastructuren kunnen met kleine bedragen en snelle ingrepen veel ongelukken voorkomen worden. Zo fietsen er nog steeds veel scholieren op 80km/u-wegen zonder fietspad. Sweco becijferde dat het aanleggen van een fietspad waar dat ruimtelijk kan, zo'n 14 miljoen kost. Het verlagen van de snelheid van 80 kilometer naar 60 kilometer, als een vrijliggend fietspad niet past, kost 3 miljoen. Kunnen dit soort projecten niet uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid gedekt worden, is mijn vraag.

Truckparkings zijn broodnodig, vooral langs de goederenvervoercorridors. Welke locaties zijn er inmiddels in beeld? Ik lees in de MIRT-brief dat er daarnaast ook op bijvoorbeeld bedrijventerreinen gezocht wordt. Hoeveel terreinen zijn er inmiddels in beeld en welke regio's of plaatsen? Het invoeren van een reserveringsapp voor parkeerplaatsen is natuurlijk een quick win. Waarom twijfelt de Minister daar nog over? Of is zijn twijfel inmiddels voorbij?

Dan mijn rondje Nederland. Ik begin in Groningen. Met fase 1 van de Nedersaksenlijn wordt Stadskanaal weer per trein verbonden met Groningen. Dat is heel mooi. Dit is onderdeel van de inlossing van onze ereschuld aan Groningen. Idealiter leggen we het station wat zuidelijker dan het bestaande station – dus bij het Mercurius Business Park, zeg ik voor de kenners – op het tracé van fase 2 van de Nedersaksenlijn. Kent de Staatssecretaris deze wens van de regio en wil zij met hen in gesprek om dit te onderzoeken?

Hoe staat het eigenlijk met het MIRT Onderzoek Nedersaksenlijn, een jaar na het startschot? We zakken per trein wat af, maar de vraag is of we

knooppunt Meppel wel voorbijkomen. Dat is inmiddels iedere treinreis weer afwachten. Wat de ChristenUnie betreft komen we dat wel. Daarom trekken we er samen met de collega's van CDA, GroenLinks-PvdA en D66 40 miljoen extra voor uit met de amendementen op de stukken nrs. 28 en 22. Dan is de vraag nog wel waarom het nog negen jaar moet duren voordat het helemaal opgelost is. Kan het niet sneller, is mijn vraag aan de Staatssecretaris. Ik reken natuurlijk op een zeer welwillende bejegening van dit amendement.

We versterken de verbinding naar het Noorden verder met de Lelylijn. Het is goed nieuws dat deze is opgenomen in het TEN-T, maar dat is slechts in het uitgebreide netwerk dat er pas in 2050 hoort te liggen. We moeten doorstoten naar het uitgebreide kernnetwerk. Is de Staatssecretaris dat met de ChristenUniefractie eens en hoe gaat dat met de internationale lobby?

Dan de elektrificatie van het spoor naar Almelo en Oldenzaal. Die kan niet van start. Daar is al een vraag over gesteld. Daar sluit ik me bij aan.

Dan sla ik wat punten over die ook al aan de orde zijn geweest, zoals de A27 en knooppunt Hoevelaken. Waarom is er eigenlijk niet geherprioriteerd ten koste van Utrecht en voor Hoevelaken? Hoe staat het eigenlijk met het plan van de regio?

Dan heb ik nog een vraagje over treinen in de buurt van Utrecht. Wat niet helpt om minder verkeer op de Ring Utrecht te krijgen, is minder treinen in die stadsregio te laten rijden. Toch gebeurt dat. Vleuten, Utrecht Terwijde en Utrecht Leidsche Rijn worden nog maar eens per halfuur bediend, terwijl deze stations ontworpen zijn om zes treinen per uur te ontvangen. Hoe kan dit waar zijn? Wat kunnen we hieraan doen, is mijn vraag aan de Staatssecretaris.

De voorzitter:

Komt u tot een einde, meneer Grinwis?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

We gaan nog even langs bij Ede. Wat betreft station Ede-Wageningen verwijs ik naar het...

De voorzitter:

Alleen dit punt nog.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

... betoog van collega Veltman. Er is net een amendement ingediend, of dat staat op het punt ingediend te worden, samen met collega's De Hoop, Bamenga en Vedder. Daarmee gaan we dat varkentje gewoon eens wassen; we gaan dat oplossen en die vergunning niet zomaar laten verstoffen. Verder rond ik af.

De voorzitter:

Meneer Grinwis, u bent echt door uw tijd heen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ja, voorzitter. Het is duidelijk: de ChristenUnie pleit voor en na de verkiezingen voor nieuwe verbondenheid, zoals de titel van ons verkiezing niet voor niets luidde.

De voorzitter:

Dank voor uw bijdrage. Dan zijn wij door de eerste termijn heen. We gaan schorsen tot 13.00 uur. Dan hebben we ook even ruimte voor de lunch. We gaan dan van start met de beantwoording van de bewindspersonen.

De vergadering wordt van 12.09 uur tot 13.03 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik wil starten met de eerste termijn van het kabinet. Ik geef als eerste het woord aan de Minister.

Minister Harbers:

Voorzitter, dank u wel. Ik dank de leden voor hun inbreng in de eerste termijn. Ik zie een enkel bekend gezicht, maar ook heel veel nieuwe gezichten. Ik wens u allemaal veel succes met uw werk hier in de Tweede Kamer. Ik kijk uit naar een constructieve en plezierige samenwerking met de commissie in deze nieuwe samenstelling.

Ik start met een enkel inleidend woord bij deze behandeling van het MIRT voor 2024. Eerst een korte terugblik op de afgelopen coalitieperiode, die zich kenmerkt door twee dingen. Aan de ene kant waren er veel nieuwe middelen voor het Mobiliteitsfonds, waarmee we in het kader van het MIRT verder konden werken aan een bereikbaar, veilig, leefbaar en mooier Nederland. Dat heeft zich onder andere geuit door, in nauwe samenwerking met BZK, 7,5 miljard euro te verdelen voor een goede ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woonwijken.

Als ik het kort moet samenvatten, dan zou ik voor het tweede deel de woorden van mevrouw Vedder kunnen aanhalen: we willen nog steeds meer dan we met de huidige middelen kunnen doen, met name omdat de prijzen voor grond-, weg- en waterbouw enorm gestegen zijn in de afgelopen twee jaar. Het is in ieder geval meer dan we hebben kunnen doen met de middelen die we als demissionair kabinet ter beschikking hebben, omdat de spelregels van een demissionaire periode ook betekenen dat we de ruimte voor een volgend kabinet overeind moeten laten, ook in financiële zin.

Ik wil de reactie op de vragen en de inbreng van de Kamer als volgt doen. Afwisselend zullen eerst ik en dan de Staatssecretaris algemene punten aan de orde stellen. Dat zal in mijn geval betekenen dat ik het ga hebben over een aantal zaken rond de mobiliteitsvisie, ruimte et cetera en de herprioritering ten aanzien van het Mobiliteitsfonds. Ik zal ook nog een aantal andere vragen beantwoorden, bijvoorbeeld over de verkeersveiligheid, berm en dat soort vraagstukken. Daarna zullen we afwisselend per regio ingaan op de infrastructuurprojecten in die regio.

Ik wil beginnen met mijn reactie op de algemene vragen die aan mij zijn gesteld. Die gingen veel over het afwegingskader, Elke regio telt! en de MKBA. Wij hebben vanuit het kabinet het voornemen om dit in de toekomst te herzien om ervoor te zorgen dat de uitkomst evenredig is voor alle delen van Nederland. Wat dat betreft zijn we best een grote operatie gestart door te werken aan de Mobiliteitsvisie 2050. Daarvoor hebben we vorig jaar een contourennota opgeleverd, met als motto: de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd. Op die manier willen we ervoor zorgen dat onze bereikbaarheid ook voor toekomstige generaties geborgd wordt. Een van de uitgangspunten in de Mobiliteitsvisie 2050 is dat we willen werken met bereikbaarheidsdoelen, die iets zeggen over de bereikbaarheid van essentiële voorzieningen, zoals scholen, opleiding, werk, winkels en gezondheidszorg, en over hoe dat zich vertaalt in alle regio's in het land.

We hebben onlangs, in december, weer een eerste schets gegeven van de uitwerking van de bereikbaarheidsdoelen. Ik zeg daar wel bij dat dit een grote operatie is. We zijn te rade gegaan bij het buitenland om te zien of dit ergens al op deze wijze vertoond is. Onze voorlopige conclusie is dat wij nog geen vergelijkbare operatie zijn tegengekomen. Desalniettemin werken we heel voortvarend door aan het uitwerken van de bereikbaarheidsdoelen. Maar we moeten af en toe wel even de tijd nemen om die goed te operationaliseren, want je hebt er pas wat aan op het moment dat ze tot uitkomsten leiden die we met z'n allen wenselijk vinden en ze hanteerbaar zijn bij alle afwegingen die we moeten maken bij het besteden van de middelen.

We kennen op dit moment al het instrument van de IMA, de Integrale Mobiliteitsanalyse. Dat doen we eens in de vier jaar, meestal vooruitlopend op een nieuwe kabinetsperiode, maar nu komt die iets later. Bij de beoordeling van individuele projecten hoort een MKBA, een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Ik denk dat de toekomstige trits er als volgt uit zou moeten zien. Je begint met het vaststellen van de bereikbaarheidsdoelen. Vervolgens kijken we hoe die zich vertalen naar de verschillende modaliteiten. Dat is een nieuw type input dat je meegeeft voor het maken van de IMA, de Integrale Mobiliteitsanalyse. Daar volgen individuele projecten uit. Bij de MKBA zijn we ook bezig met herijken om ervoor te zorgen dat thema's als brede welvaart, leefomgevingskwaliteit en de terugvertaling naar wat het doet met de bereikbaarheid, er goed in zitten. In het tijdsschema zijn we nu op het punt dat we een uitwerking hebben gegeven van hoe bereikbaarheidsdoelen eruit zouden kunnen zien. Die hebt u in december gekregen. In het eerste en tweede kwartaal van dit jaar zijn er nog een aantal vervolgstappen, bijvoorbeeld ook het opleveren van doelen voor internationaal personenvervoer en goederenvervoer. Die zitten er nu nog niet in. Er zijn ook nog wat verschillende scenario's mogelijk bij die bereikbaarheidsdoelen. We willen die de komende maanden verder uitwerken door in ieder geval nog een effectmeting te doen op dat doelbereik. Op verzoek van de Kamer komt er ook een participatieve waarde-evaluatie. Daarbij wordt met name weer even vanuit het burgerperspectief ernaar gekeken. We werken ook nog een aantal gebiedsgerichte casussen uit, waarbij we in een paar regio's bekijken: als je het met deze methode doet, tot welke uitkomsten leidt dat dan, herkennen we die en zijn er de gewenste en beoogde veranderingen in de uitkomsten? Dat zou ertoe moeten leiden dat er na het tweede kwartaal in ieder geval een beslisdocument ligt, afhankelijk van de staat van de formatie voor een nieuw kabinet of iets anders, maar dat zullen we te zijner tijd zien.

De heer Van Dijk vroeg nog specifiek naar de MKBA en naar hoe het aangevuld wordt voor het volgende MIRT, het MIRT 2025. We verwachten nog dit jaar de geactualiseerde werkwijze MKBA voor MIRT-verkenningen, ook in lijn met de aanbevelingen van het Centraal Planbureau en het PBL, die dat eerder publiceerden over brede welvaart. Dat betekent dat er vanaf dat moment een werkwijze is die vanaf dat moment bij MIRT-verkenningen gebruikt zal moeten worden. Maar ook dat is onderhanden werk, dus ik kan daar nog geen precieze datum op plakken. Mevrouw Van Zanten vroeg aandacht voor de aanbevelingen uit het rapport Elke regio telt! Dat deden meer sprekers, overigens. Dit is de kern van waar dat straks moet landen: in die bereikbaarheidsdoelen en in een verbeterd afweegkader voor toekomstige projecten. Maar dat kon dus nog niet direct effect hebben op de projecten uit het MIRT 2024, dat we vandaag behandelen, want de voorbereiding daarvoor is al ruim een jaar geleden gestart.

De heer Heutink deed de suggestie om een soort langetermijnagenda in het MIRT op te nemen van projecten waar de Kamer input voor zou kunnen leveren. Ik heb geprobeerd dat eens op me in te laten werken. Het is per definitie iets dat het komende kabinet met de Kamer verder zou kunnen oppakken. Maar het is in essentie ook wel wat we al doen in deze MIRT-debatten. Het MIRT-overzicht dat ieder jaar op Prinsjesdag verschijnt, bevat die langetermijnprogrammering voor het MIRT. In dat overzicht is ook reeds opgenomen welke projecten op verzoek van de Kamer zijn toegevoegd. Ieder halfjaar heeft de Kamer de gewoonte om te debatteren met het kabinet over het MIRT. Twee jaar geleden is daar nog aan toegevoegd dat het debatjaar gestart wordt met een debat over de strategische keuzes rondom bereikbaarheid. Ik geef de Kamer mee dat dat ook de uitgelezen momenten zijn om suggesties voor het MIRT in te dienen, zodat ze ook meegenomen kunnen worden in volgende rondes van bestuurlijke overleggen met de regio.

De heer De Hoop sprak mij aan als Minister van Mobiliteit. Ik zou moeten sturen op korte reisafstanden en voorzieningen in de buurt. Dat ben ik zeer met hem eens. Precies daarom hebben we dit een van de uitgangspunten gemaakt bij het werken aan de Mobiliteitsvisie 2050. We hebben daarin ook vastgesteld dat je onmogelijk altijd in alle mobiliteitsvragen kunt voorzien – dat is kabinetsbreed erkend – zeker als je die vraagstukken los van de ruimtelijke planning voor de plaatsing van allerlei andere voorzieningen bekijkt. Voor het eerst is hier dus ook erkend dat mobiliteit meer is dan alleen een opgave voor het Ministerie van IenW. Het vraagt ook iets van andere ministeries en sectoren hoe je met de ruimtelijke planning van je voorzieningen omgaat. Een deel van de mobiliteit zou voorkomen moeten kunnen worden door dichterbij mensen te bouwen. Dat helpt om te voorkomen dat een eindeloze mobiliteitsvraag ontstaat doordat mensen over steeds langere afstanden naar dat soort voorzieningen moeten reizen. Dat is daarom een uitgangspunt van de Mobiliteitsvisie, dat we daarin ook verder willen operationaliseren.

De heer De Hoop vroeg verder om een quickscan van de huidige verkenningen en planuitwerkingen. Hij betrok daar zaken bij zoals klimaat, leefbaarheid en een nieuwe reistijdwaardering. Ik denk niet dat dit in een quickscan heel snel gedaan zal zijn, want daarvoor is het aantal verkenningen en projecten te omvangrijk. Ik zou het wat dat betreft toch echt meer willen laten bij die verbeterde MKBA-werkwijze en de uitwerking van de bereikbaarheidsdoelen. Ik denk dat je daardoor straks per project vanzelf in een andere methodiek terechtkomt, waardoor ook dit soort elementen er sneller bij betrokken worden. Het zou, denk ik, aan het volgende kabinet zijn om de keuzes te maken die daarbij horen.

De brede welvaart heb ik al genoemd.

Al dit is echt gewoon heel mooi denkwerk, dat hier in Nederland ook door heel veel deskundigen wordt gedaan. Ik denk dat we daarbij straks echt gewoon tot goede methodes kunnen komen voor een goede verdeling van het geld.

En dan ben ik bij het geld. Alle fracties hebben terecht vragen gesteld over de herprioritering inzake het Mobiliteitsfonds, ook wel «de schuif van aanleg naar instandhouding» genoemd. Gek genoeg, begint de basis daarvan bij de nieuwe middelen die in het afgelopen coalitieakkoord stonden: een bedrag oplopend tot 1,25 miljard structureel voor extra beheer, onderhoud, vervanging en renovatie. Naar de stand van de validatie door Rijkswaterstaat in 2021 – we gaan dus bijna drie jaar terug – leek dat een bijna realistisch bedrag, zij het dat daarbij ook toen al de waarschuwing werd gegeven dat op deze manier nog niet op alle onderdelen van het areaal van Rijkswaterstaat goed in kaart is gebracht wat de komende jaren de extra behoefte is. Twee jaar geleden leidde dat tot de vraag van de Kamer hoe we dat geld dan gaan besteden en hoe we ervoor kunnen zorgen dat dit een langjarige, structureel herkenbare programmering wordt, waarbij je dan ook nog eens – plat gezegd – de ellende voorblijft dat infrastructuur het gaat begeven.

Wij zijn toen gestart met het denken over een basiskwaliteitsniveau. Overigens vind ik dat óók rechtdoen aan Elke regio telt!. Als je namelijk weet dat je meer geld krijgt en als je veel meer jaren vooruit kunt programmeren, dan zouden we met elkaar in staat moeten zijn om te bouwen aan een infrastructuur die overal in Nederland aan dezelfde basiskwaliteit voldoet. Die infrastructuur is dan dus overal op dezelfde manier betrouwbaar. Dan weet je dat een weg een bepaald basiskwaliteitsniveau heeft en dan hoeft je je geen zorgen te maken dat er weer wat kapotgaat en dat je moet omrijden. We weten van meet af aan dat het een langdurige operatie is om de hele aanpak van de infrastructuur op dat niveau te krijgen.

Als je nagaat aan welke basiskwaliteit de infrastructuur dan moet voldoen, blijkt overigens al snel dat de extra middelen uit het afgelopen coalitieakkoord nog niet voldoende zijn. Dat heeft simpelweg te maken met het feit

dat de grootste uitbreiding van de infrastructuur plaatsvond na de wederopbouw van Nederland, zo van midden jaren zestig tot midden jaren tachtig. Gemiddeld genomen is deze infrastructuur 50 jaar oud. Daarmee is ook de instandhoudingsbehoefte een stuk omhooggegaan. In veel gevallen ben je er niet meer met een extra onderhoudsbeurt; dan wordt het echt ook vaak renovatie of vervanging.

Toen we die financiële behoefte in kaart hadden, bleek er een gapend gat te zijn tussen, aan de ene kant, wat daarvoor nodig is en wat er nodig is om Rijkswaterstaat anders dan in het verleden acht jaar vooruit te kunnen laten programmeren – dat leidt ook tot de slimme keuzes waar de heer Heutink op wees, want dan kun je ook portfolio's van projecten in de markt zetten en kunnen aannemers mogelijk ook efficiencyvoordelen behalen – en, aan de andere kant, de beschikbare middelen. Tegelijkertijd was er een tweede probleem bij lopende aanlegprojecten, doordat de inflatie de afgelopen twee jaar, met name sinds de inval van Rusland in Oekraïne, torenhoog is geworden. En dat vond ook nog plaats in combinatie met tekorten op de arbeidsmarkt. Dat heeft ertoe geleid dat we als kabinet hebben voorgesteld om die schuif te doen naar instandhouding en ook naar de lopende aanlegprojecten om te voorkomen dat die tot stilstand komen, omdat simpelweg de rekeningen niet meer betaald kunnen worden.

De voorzitter:

Op dit punt heeft u een interruptie van de heer Heutink van de PVV. Ik wilde in eerste instantie vier interrupties toestaan. Dan kijken we even naar de tijd en dan is er misschien ruimte voor meer. Eerst geef ik het woord aan de heer Heutink en daarna aan de heer Grinwis.

De heer Heutink (PVV):

Wat bent u streng, voorzitter, maar dat terzijde.

De Minister zegt dat hij nu gaat werken aan een basiskwaliteitsniveau voor onderhoud en instandhouding. Dat is, als je kijkt naar de intensivering van de middelen, iets anders dan dat je zegt dat we het tekort op onderhoud moeten gaan inlopen. De vraag is dan ook, als we alleen de tekorten op de instandhouding en onderhoud gaan inlopen, of die 1,25 miljard dan wel voldoende was geweest. Wat het kabinet nu doet, is een beleidskeuze maken om nog meer te gaan intensiveren in plaats van alleen dat onderhoud in te lopen. Daar wil ik graag een reflectie op van de Minister.

Minister Harbers:

Het antwoord is nee. In die aanpak hadden we ook nog steeds onvoldoende middelen. Ik zeg met nadruk: het is een basiskwaliteitsniveau. Het is een kwaliteitsniveau waarbij we met deze middelen sommige dingen, die we inmiddels wel gewend zijn, toch niet langjarig in stand kunnen houden. We hebben vorig jaar een uitvoerig document naar de Kamer gestuurd met de kwaliteitseisen van dat basiskwaliteitsniveau. Het betekent bijvoorbeeld ook dat je kritisch moet zijn op wat je nog vanuit je rijksverantwoordelijkheid aan afval langs de weg inzamelt. Het betekent ook dat we kritisch moeten zijn op toeritdoseringen en op het aantal borden en routepanelen langs de weg, omdat het allemaal grote onderhoudsposten zijn.

Soms kijk je dan ook nog naar de toekomst. Op welk moment heb je bijvoorbeeld echt geen dynamische routepanelen meer nodig, omdat ze over een x-aantal jaar hetzelfde zijn als de ANWB-praatpalen in het verleden? Dat basiskwaliteitsniveau is bepaald geen luxeniveau. Zelfs voor de financiering daarvan waren de extra middelen onvoldoende. Tegelijkertijd wil je het liefst het moment dat infrastructuur het dreigt te begeven voor zijn. Het zal nog een flink aantal jaren duren voordat we op

dat punt zijn, omdat we weten dat op dit moment het achterstallig onderhoud ook nog groot is.

Ik hoef maar te verwijzen naar een paar voorbeelden uit de afgelopen jaren. Ik noem de Haringvlietbrug, die drie jaar geleden voortijdig aan zijn eind kwam, twee jaar snelheidsbeperkingen heeft gekend en afgelopen zomer voortijdig vervangen is. Dit gebeurde tien jaar eerder dan het beoogde einde van zijn levensduur. We kennen het voorbeeld van de Merwedeburg bij Gorinchem in 2016. Zo zijn er tal van andere voorbeelden in het land. Ik wil ervan af dat het volledig onvoorspelbaar wordt. Als we geen extra middelen uittrekken voor instandhouding, krijg je een toekomst waarin infrastructuur het op onvoorspelbare momenten begeeft en waarin mensen in een bepaalde regio geconfronteerd worden met over grote afstanden omrijden. Die vrees kan ik zelfs vandaag de dag nog niet wegnemen. Daarvoor moeten we echt op stoom komen met de grote onderhoudsbeurt van Nederland.

De voorzitter:

Dank. Ik hoorde de heer Heutink zeggen: wat bent u streng. Dat klopt denk ik ook wel. We hebben allemaal heel veel verschillende knooppunten genoemd en we hebben allerlei situaties benoemd waar we een antwoord op willen. Maar ik erken dat we nog redelijk wat tijd hebben, dus ik wil voorstellen om in ieder geval vijf interrupties te doen en dan te kijken hoever we zijn met de tijd en waar er dan nog meer ruimte voor is. We gaan naar de heer Grinwis, die er altijd wel iets bij snoept, dus daar zit ik niet over in.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Een half debat en nu al een reputatie; het is wat. We willen onze controlerende taak wel graag goed uitoefenen. Het scheelt misschien weer een motie in tweede termijn en dat is ook wat waard.

Ik ga hier even op door. Ik heb een vraag over de financiën. Het gat bij de aanlegprojecten is volgens mij nu officieel 4,1 miljard, maar als je rekening houdt met alle extra prijsstijgingen, waar moeten we dan aan denken? Is het dan om en nabij de 6 miljard, als je alle prio's, die weliswaar zijn gefaseerd, maar niet helemaal uit de lijst zijn geschrapt, zou willen uitvoeren, dus die zeventien projecten?

De Minister wijst ook op de IBOI, dus de prijsindexatie. Die is niet voldoende geweest om de daadwerkelijke prijsstijgingen in de praktijk bij te blijven benen. Wat kan er nog verbeteren aan de indexatie en aan de systematiek om te voorkomen dat het ieder jaar aan de voorkant lijkt alsof lenW voldoende heeft, terwijl het aan het eind van het liedje toch weer te weinig blijkt te zijn, doordat de prijzen in de praktijk harder stijgen dan de indexatie?

Hieraan gekoppeld is de vraag welk financieel lijstje er uiteindelijk op de formatietafel komt te liggen om alleen al de bestaande prio's volledig uit te kunnen voeren. Dan gaat het om beheer en onderhoud, dus instandhouding, waaronder ook het grote variabele onderhoud, dus de vervangingsopgave, maar ook om de bestaande aanlegprojecten en, om het uit te breiden naar waterveiligheid, het op orde houden van de bestaande keringen en dijken. Waar telt het dan toe op? Als die informatie niet stante pede gegeven kan worden – ik kan me heel goed voorstellen dat het iets zorgvuldiger moet – kunnen we die dan misschien morgen bij de begrotingsbehandeling krijgen, of anders deels volgende week bij het WGO Water? Want dit is wel een informatievraag die ik heb. Ik stel deze vraag een beetje vanuit de herinnering dat we de vorige keer dachten het redelijk gedekt te hebben met 1,25 miljard struc plus 250 miljoen struc voor het Deltafonds. Wat schetst onze verbazing? Nog geen twee, drie, vier dagen later bleek het hoger. Ik wil voorkomen dat mijn gewaardeerde collega's die nu mogen gaan onderhandelen opnieuw deze ervaring hebben. Je wilt het gewoon goed regelen met elkaar.

Minister Harbers:

Ik pak graag de handschoen op om dit op een later moment nog wat inzichtelijker te maken. Ik moet me daar nog even op beraden. We hebben onderling namelijk spelregels afgesproken over welke budgetten we openbaar beschikbaar maken, omdat we weten dat hier marktgevoeligheid in zit. Als je vertelt hoe groot je risicoreservering is, heeft de markt alweer één stukje extra informatie, want dan begint de offerte daar waarschijnlijk bij.

Ik kan nu al twee dingen zeggen. De heer Grinwis vraagt of die 4 miljard voldoende is. Dan doelt hij waarschijnlijk op het herstarten van de zeventien gepauzeerde projecten. Als je daarbij bedenkt dat dat het prijspeil van de afgelopen jaren is, dan kun je de vraag al beantwoorden. We zien bij veel projecten dat er geld bij moet op het prijspeil. Daar heb ik het afgelopen jaar een aantal meldingen over gedaan richting de Kamer. De IBOL-systematiek heeft hier wel mee te maken. Tegelijkertijd kan ik in een demissionair kabinet niet voor een andere route gaan. Dat is meer fundamenteel een vraagstuk voor een volgend kabinet. Er zijn in het verleden overigens ook jaren geweest waarin de IBOL, dus de gebruikelijke indexering, voldoende of ruim voldoende was. Dat is een werkelijkheid die we de afgelopen jaren niet meer hadden. Toen lag de indexatie bij onze werkzaamheden veel hoger dan de middelen worden opgehoogd.

De voorzitter:

Dan is het woord aan de heer Heutink, want hij had ook nog een interruptie.

De heer Heutink (PVV):

Toch nog even in aanvulling op wat meneer Grinwis zegt en het informatieverzoek dat richting de Kamer gaat komen. We constateren twee dingen. Enerzijds zijn er natuurlijk middelen vanuit het coalitieakkoord naar voren gebracht om de tekorten en de achterstand op onderhoud in te lopen. Dat is probleem één. Ten tweede constateren we dat het kabinet nu de rest van Nederland gaat voorzien van een basiskwaliteitsniveau. Dat zijn twee verschillende problemen of ambities die we hebben, die allebei een andere som geld kosten. Als we alleen het onderhoud gaan inlopen, dan hebben we probleem één te pakken. Daar is specifiek geld voor nodig. Ik zou graag het volgende van het kabinet willen weten. Wat als je die twee ambities los van elkaar zet? We snappen dat het moet gebeuren, maar wat is daar dan het verschil in qua geld, personeel et cetera?

Minister Harbers:

Het zijn ook twee verschillende dingen, want het begint gewoon bij de staat van het onderhoud en datgene wat niet alleen de komende acht jaar, maar ik schat de komende twee decennia moet gebeuren. Stel dat je die klus toch gaat doen. De tweede overweging daarbij en het verzoek van de Kamer was om inzichtelijk te maken hoe dit uitwerking heeft op het hele netwerk. Dat is de reden dat we daar vervolgens een definitie van het basiskwaliteitsniveau tegenaan gehangen hebben, ook als kader voor hoe je de instandhoudingswerkzaamheden uitvoert. Daar zit al een efficiëncyslag in, omdat vervolgens het denken is geweest: wat is maakbaar, tegen welke prijs kun je dat doen en welke kwaliteit krijg je dan? Daarmee wordt enige voorspelbaarheid gecreëerd. De afgelopen tien à twintig jaar was een collectieve zorg dat het op een gegeven moment niet meer landelijk uniform voorspelbaar was aan welke kwaliteit de infrastructuur voldeed. We komen namelijk simpelweg uit een te lange periode waarbij je vooral acuut moet ingrijpen op die plekken waar het mis dreigt te gaan. In ruil daarvoor moeten andere regio's of andere infrastructuur weer langer wachten. Als je toch extra middelen krijgt, wil je die situatie het liefst voorkomen. Maar het begint en het eindigt bij datgene wat er nodig

is voor het onderhoud. Dat bleek aanzienlijk meer te zijn dan wat er bij het vorige coalitieakkoord aan middelen bij kwam.

De voorzitter:

De Minister vervolgt zijn betoog.

Minister Harbers:

Ja. Dan ga ik in op een aantal vragen die over de herprioritering zijn gesteld. De heer Heutink vroeg naar de keuze en het afweegkader voor deze zeventien projecten. Er heeft een afwegingskader voorgelegen, waarbij wij hebben gezegd dat we een aantal typen projecten uitzonderden, zoals de Lelylijn, omdat die ook een aparte opgave is en inmiddels ook is genoemd in het plan van aanpak naar aanleiding van de parlementaire enquête voor het Noorden. Daarnaast zijn er de projecten, de 7,5 miljard euro uit het regeerakkoord, voor de ontsluiting van nieuwe woonwijken. Vervolgens hebben we een tweedeling gemaakt tussen die projecten: de meestal wat kleinere projecten waarvan we inschatten, samen met de regio's, dat die op afzienbare termijn mogelijk nog wel tot realisatie komen omdat daar slechts in beperkte mate stikstofruimte voor is of capaciteit er verder geen probleem is, versus de projecten waarbij we op deze termijn geen oplossing in zicht hebben voor de stikstofproblematiek. Daarnaast hebben we de projecten die al in aanleg zijn dan wel op het punt stonden om in aanbesteding te gaan en waarbij de hele vergunning-verlening is doorlopen of bijna doorlopen. Die hebben we ook uitgezonderd, want dat zijn op dit moment wel de laatste projecten waarmee je zo aan de slag zou kunnen. Dat is dus het afweegkader geweest, waarover we de Kamer vorig jaar ook hebben geïnformeerd. Vervolgens zijn de zeventien projecten die daaruit overbleven, op gelijke wijze behandeld, dus allemaal voor hetzelfde percentage afgeroomd, omdat we verwachten dat ze door de combinatie stikstof, geld en capaciteit op de korte termijn niet te verwezenlijken zijn.

Mevrouw Veltman vroeg hoe ... Nee, wacht. Die vraag bewaar ik nog even, want die past straks logischer.

De heer Heutink vroeg ook waarom het kabinet de herprioritering niet aan het volgende kabinet laat. In zichzelf zou het besluit om de zeventien projecten te pauzeren, omkeerbaar zijn, mits er op termijn weer sprake is van voldoende financiële ruimte, stikstofruimte en personeel. Aan dat besluit is lang gewerkt, al vanaf eind vorig jaar. De regio's werden ook geïnformeerd. Maar laat ik hier wel zeggen dat het gewoon ook echt een pijnlijk besluit is, want geen Minister van verkeer begint met het idee: laat ik eens een paar aanlegprojecten op pauze zetten. Tegelijkertijd vind ik het ook aan onze stand verplicht om de schaarse middelen die we hebben, niet op de plank te laten liggen, waar ze echt nog een aantal jaren zouden blijven liggen omdat ze niet tot besteding kunnen komen, terwijl we ze heel goed kunnen gebruiken om de infrastructuur die we hebben op niveau te houden. Omdat dit traject allang liep, is het dus ook op die manier in de begroting verwerkt. Vorig jaar juni hebben we de Kamer daar al in betrokken bij de uitkomsten van het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving.

De heer Bamenga vroeg: waarom heb je dan deze verdeling tussen aanleg en nieuwe projecten? Zou je misschien nog meer aanleg kunnen schrappen, zodat er nog meer naar onderhoud kan gaan? Ook dan loop je wel weer tegen een vangrail aan, namelijk de maakbaarheid. Lukt het dan nog met de aanneemcapaciteit en de capaciteit van Rijkswaterstaat? Dit is wel het maximaal mogelijke wat in de komende acht jaar kan worden gedaan op het gebied van de maakbaarheid. Dan liggen er ook nog best wel wat uitdagingen voor Rijkswaterstaat om de bijbehorende vacatures op tijd in te kunnen vullen. Daarachter ligt natuurlijk de wereld van de aannemers, die ook geconfronteerd worden met tekorten op de arbeids-

markt. Een verdere versnelling, waarop de heer Bamenga doelt, is in dat opzicht gewoon niet realistisch. Dat betekent – dat is misschien nog wel het pijnlijkst, zeg ik tegen de heer Heutink – dat bestuurlijke afspraken in dat opzicht op dit moment ook niet uitgevoerd kunnen worden. «Bestuurlijke afspraken» klinkt heel bestuurlijk, maar ik weet dat daarachter een wereld zit. De bestuurders staan daar namens hun bewoners en bedrijven in de regio. Ik weet niet meer wie het zei, mevrouw Veltman of mevrouw Vedder, maar het zijn allemaal projecten waarvan nut en noodzaak ook in de afgelopen jaren niet ter discussie stonden. Om die reden hebben we ze wel zichtbaar gehouden in het MIRT Projectenboek. In de oude systematiek zou je ze eruit halen omdat er geen financiering meer is. Juist omdat al die projecten al door vele hoepeltjes zijn gegaan om vast te stellen dat het toch echt moet, hebben we ze wel zichtbaar gehouden, zodat ook in volgende kabinetsperiodes zichtbaar is dat hier toch wel een urgentie ligt om te kijken of je de projecten stuk voor stuk kunt herstarten. Dat is ook het antwoord op de vraag van mevrouw Veltman; zij zei dat ze niet van de lijst moeten afvallen. Daardoor houden we ze zichtbaar. Het vergt veel gesprekken met de regio's om ze vervolgens te kunnen herstarten. Die voeren wij ook. Dit jaar – dat hebben we afgelopen jaar ook gedaan – moet er per project weer een combinatie zijn van stikstofruimte en de bijbehorende financierende middelen. Ook de teams die aan die projecten werken, moeten weer op orde zijn. Dat kan niet bij al die projecten tegelijk. Ik kom straks nog op stikstof, maar ik vrees dat dat ook stikstoftechnisch niet lukt. Er is dus ook niet echt iets te zeggen over de volgorde waarin ze straks weer herstart kunnen worden, want dat heeft heel veel te maken met de regionale ontwikkelingen en omstandigheden. Dat heeft ermee te maken op welk moment je al die verschillende elementen, inclusief stikstof en vergunningverlening, op orde hebt. De heer Van Dijk vraagt terecht: wordt uitstel geen afstel? Eerst wat betreft het ontbinden van die bestuurlijke stuurgroep: voor projecten die gepauzeerd zijn, is het niet zinvol om bestuurlijk overleg te organiseren in dezelfde frequentie als voorheen. In een enkel geval is de goede samenwerking die er al was dus inderdaad op deze wijze gemarkeerd en even on hold gezet. Tegelijkertijd blijven er reguliere MIRT-overleggen en bestuurlijke overleggen plaatsvinden en blijven we overal ambtelijk met het Rijk en de verschillende regio's in gesprek over de gepauzeerde projecten. Het verschilt een beetje per project wat de stand van de werkzaamheden was op het moment dat die gepauzeerd werden. Maar het uitgangspunt is dat we de werkzaamheden die lopen netjes afronden, zodat je niet helemaal op nul moet beginnen als je ze weer oppakt. Als er dan voor een project een aantal werkzaamheden was om een fase af te ronden, proberen we dat samen met de regio's vorm te geven.

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer Van Dijk van NSC. Dan ga ik daarna naar de heer Grinwis.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank aan de Minister voor de toelichting op dit, inderdaad pijnlijke, punt, zoals de Minister zelf ook aangeeft. Dat geldt natuurlijk ook voor de vele mensen die hier vandaag aanwezig zijn die met dergelijke projecten te maken hebben. Ik ga daar toch wat op door. Ik begrijp dat het ene project wat verder was dan het andere. Ik heb eerder begrepen dat er waar mogelijk doorgewerkt wordt aan die projecten, zodat je in vliegende vaart weer kan herstarten. Volgens mij is het dan ook goed dat je bestuurlijk toch weer af en toe bij elkaar komt, misschien in een andere frequentie, om met elkaar nog eens de urgentie te zien en met elkaar te bespreken wat er flankerend aan beleid wordt ontwikkeld, en of dat helpt om het probleem dat er ligt op te lossen. Mijn vraag zou dus opnieuw zijn: blijft er

bestuurlijk of anderszins aandacht voor deze gepauzeerde projecten, ook met de regio, maar dan misschien in een andere frequentie? Zou de Minister toch kunnen toezeggen dat dat mogelijk is, misschien in een andere frequentie?

Minister Harbers:

Dit is wel werk dat we doen. Deze suggestie betrek ik daar dus bij. We zijn afgelopen jaar begonnen per project de impact van het pauzeren te onderzoeken met iedere regio die het betreft. Het stoppen of pauzeren van een rijksproject kan namelijk bijvoorbeeld impact hebben op een provincie die aanpalend een N-weg wilde verbeteren. Die moet dan bijvoorbeeld wel aansluiten op de gepauzeerde A-weg. Dat houdt ook verband met de andere vraag van de heer Van Dijk, over een eventuele deal met de regio over de inzet van de resterende middelen. Ook daarover zijn we in overleg met die regio's. Het is dus niet zo dat er geen bestuurlijk overleg is. Ik kan de heer Van Dijk tegemoetkomen door bij overleggen die we toch al hebben over de impact van het pauzeren, als we dan toch met bestuurders of ambtelijk bij elkaar zijn, ook iedere keer met een schuin oog te kijken naar de stand rond het gepauzeerde project. Dat zeg ik dus toe.

Dan zijn vraag of een deal met de regio definitief afstel dan wel verhoogd risico op afstel betekent. Dat is iets wat we ook met de regio's bespreken. Er staat gemiddeld genomen nog zo'n 15% van het oorspronkelijke budget. Sommige regio's doen een voorstel en zeggen: als we dan toch nog een tijd moeten wachten, willen we voor dat geld wel wat kleinere maatregelen die helpen de ergste nood te lenigen. Die keuze maken we samen met de regio. Wij wijzen erop dat dat inderdaad betekent dat de opgave om de financiële middelen weer aan te zuiveren, nog verder vergroot wordt. Maar dat zijn keuzes die we onderling open en transparant moeten maken. Desalniettemin, ook al zou een regio zeggen «ik pak het hele budget voor andere dingen», ons besluit is om ze in ieder geval zichtbaar te houden in dat MIRT-projectenboek. Daarmee moeten ze echt wel weer ooit aan de slag.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Een heldere lijn. Wat voor ons als Kamer lastig is – dat kwam in de technische briefing vorige week, die overigens heel informatief en goed was, ook aan de orde – is dat wij qua financiën helder hebben hoeveel euro's er precies uit een project is gehaald. Dat is naar rato bij elk project hetzelfde geweest. Qua maakbaarheid is het wat minder scherp per project, maar oké, dat is natuurlijk wel te plooiën binnen Rijkswaterstaat. Maar voor stikstof hebben we geen duidelijke ranking. De Minister heeft op 19 september een brief geschreven, onder volgnummer 9, met daarin kwalitatieve informatie over de stikstofbijdrage. Maar is er ook een ranking beschikbaar, waarin het meest voor de hand liggende tracé is ingetekend en doorgerekend in AERIUS? Dan zouden wij iets van een gevoel kunnen krijgen, van: bij dit project zijn niet zozeer de financiën of de maakbaarheid een issue, maar is vooral stikstof het issue. Wij gaan ergens in de komende weken stemmen over bijvoorbeeld zo'n amendement over de N35, waar eigenlijk iedereen voor is, maar hoe realistisch is dat bijvoorbeeld in relatie tot stikstof? Als je kijkt naar die brief, dan worden er elf Natura 2000-gebieden binnen een straal van 25 kilometer geraakt door een relatief kort stukje weg. Hoe makkelijk is dat op te lossen, ook met saldogevers? Ik ben eigenlijk op zoek naar wat hardere, wat kwantitatieve info dan wat er op 19 september aan deze Kamer is verstrekt. Kan de Minister ons daarbij helpen? Dan kunnen we een veertiende en vijftiende project wel in uitvoering brengen als we het achttiende, negentiende of twintigste project in overweging nemen.

Minister Harbers:

Hoezeer ik de vraag van de heer Grinwis ook begrijp, want ik zou zelf niets liever willen dan een ranking van 1 tot 17, maar ik kan dat simpelweg niet. We hebben vorig jaar vrij uitvoerig kwalitatief proberen te onderbouwen wat je bij die projecten tegenkomt, maar zelfs bij de precieze berekeningen in AERIUS lopen we al tegen capaciteitsbeperkingen aan. Rijkswaterstaat heeft voldoende stikstofdeskundigen om, uit mijn hoofd, twee à drie projecten per jaar volledig op stikstof door te rekenen en te onderbouwen. Dat betekent dat je bij veel van deze zeventien projecten, die bijvoorbeeld ook nog in de verkenning zitten waar nog geen voorkeursalternatief uit is gekomen, simpelweg onvoldoende weet wat je dan in AERIUS moet stoppen, laat staan dat we de deskundigheid hebben om dat op dit moment al te doen. Het beste wat we hebben is dus die kwalitatieve inschatting. Die spreekt in een aantal gevallen ook al boekdelen, als je rond de Veluwe of op een aantal plekken meer dan tien Natura 2000-gebieden raakt met een project en er maar heel beperkt bedrijven, vaak landbouwbedrijven, aanwezig zijn waarmee je kunt mitigeren. Ik zou dus niets liever willen dan dat we die informatie hadden, maar zelfs daarvoor hebben we schaarse deskundigheid nodig. Die deskundigheid is ook in de markt en bij andere overheden maar beperkt beschikbaar, om de simpele reden dat we tien, vijftien jaar geleden niet genoeg mensen hebben opgeleid om AERIUS-deskundige te worden. Ik kom straks nog terug op de N35 onder het kopje landsdeel oost.

De voorzitter:

Dan stel ik voor dat de Minister zijn algemene blok afrondt.

Minister Harbers:

De heer Van Dijk vroeg nog of de inzet van restbudgetten aan mijn opvolger is. Daar wordt op dit moment nog heel veel aan gerekend en getekend. De besluitvorming daarover is dus aan de bestuurlijke overleggen MIRT in het najaar van 2024. Ik denk dat veel mensen hopen dat er dan een nieuw kabinet is. Als dat niet zo is en ik nog steeds zelf Minister ben, dan kan de Kamer natuurlijk altijd nog zeggen «wij willen niet dat je dat doet». Maar dat zien we tegen die tijd wel. Nog een enkel woord over de slimme inkoopstrategie. Ik heb daar straks al iets over gezegd richting de heer Heutink. Ik hoop wel uiteengezet te hebben dat het eigenlijk niet allebei kan. De heer Heutink begon zijn betoog met «ik wil die schuif nog niet, laat dat aan een nieuw kabinet». Maar we hebben die schuif en de extra middelen voor instandhouding wel nodig. Rijkswaterstaat kwam uit een periode waarin ze voor twee jaar vooruit waren gefinancierd. Hiermee kun je voor acht jaar zekerheid geven en dat geeft ook de ruimte om tot veel slimmere portfolio's, pakketten van onderhoudswerk et cetera op de markt te komen. Er ligt ook een grote rol en taak voor Rijkswaterstaat om daarop efficiencyvoordelen te realiseren, want we hebben ze niet heel royaal behandeld met extra geld voor instandhouding. De bedoeling is wel dat daar nog efficiencyvoordelen worden gerealiseerd.

Over stikstof vroeg de heer Van Dijk nog een aantal zaken, bijvoorbeeld een vooruitblik op hoe de drempelwaarde van 1 mol per hectare per jaar, die voorgesteld wordt, zou helpen. Ik ga maar even niet in op de onderbouwing daarvan en of dat idee kans van slagen heeft. Zo'n drempelwaarde zou waarschijnlijk tot gevolg hebben dat in ieder geval de onderzoekslasten voor veel gepauzeerde MIRT-projecten fors zouden afnemen. Maar hoeveel dat zou zijn, is afhankelijk van de hoogte van zo'n nieuwe ondergrens.

De heer Van Dijk vroeg ook wat voor een gevolg het loslaten van de depositieaanpak en kijken naar emissie zou kunnen hebben. Wij schatten in dat dat geen oplossing biedt, want voor een juridisch houdbaar projectbesluit is het relevant hoeveel emissie er daadwerkelijk in de natuur neerkomt en wat daarvan de gevolgen zijn. Daarvoor is uiteindelijk

niet de omvang van de emissie van belang, maar bijvoorbeeld ook de locatie van de emissiebron en waar dat dan vervolgens terecht komt. Bij welke projecten zou een drempelwaarde van 1 mol wel werken? Daar weten we iets meer over, want dat hebben we vorig jaar al in onze afweging betrokken. Dat zijn bijvoorbeeld de acht aanlegprojecten waarvan we verwachten dat de stikstofopgave daarbij beperkt is, zoals knooppunt Zaarderheiken, de N50 bij Kampen-Zuid, en Sluis II in het Wilhelminakanaal. Het zou ook nog voor andere instandhoudingsprojecten kunnen gelden. Dat zou heel fijn zijn, omdat we natuurlijk ook voluit inzetten op instandhouding. Het geldt ook voor het project A6 Lelystad-Almere uit die 7,5 miljard van de woningbouwmobiliteitsgelden. Maar voor veel van de aanlegprojecten zal die drempelwaarde op zich niet het ei van Columbus zijn, behalve dat ze de onderzoekslasten in ieder geval fors laat afnemen. Een inschatting is bijvoorbeeld dat bij de N35 – ik ga er toch maar vast op in – nog maar op één of enkele gebieden in plaats van op 23 Natura 2000-gebieden beoordelingen moeten worden gedaan. Maar je houdt gebieden over waar nog steeds mitigatie nodig is. Het is maar zeer de vraag of die stikstofruimte dan beschikbaar is. Ik ben een beetje uit de instandhouding, maar nog wel bij het achterstallig onderhoud aan bruggen en tunnels. De heer De Hoop vroeg of dat er dan ook bij hoort. Ja, die dingen horen er dan ook bij. Maar ik herhaal wat ik daarstraks zei: de effecten van de extra instandhoudingsinspanning zijn niet meteen morgen zichtbaar, want het werk moet eerst nog in de markt gezet worden en soms van tevoren nog ontworpen worden. Ook de aanbesteding zelf vergt nog voorbereidingstijd. Maar ze draaien wel mee in de extra middelen voor instandhouding.

De heer De Hoop vroeg ook: wat doen we in de tussentijd om verkeersstromen te verbeteren, dus totdat het onderhoud is gepleegd? We werken natuurlijk bij alle programmering van het werk aan de weg, en overigens ook aan de andere infrastructuur volop met de urgentie van het werk, de maakbaarheid en de hinder. We voeren op regelmatige basis overleggen met de decentrale overheden. In een aantal gebieden is daar ook een samenwerkingsstructuur voor, bijvoorbeeld Goedopweg in Utrecht, Groningen Bereikbaar en Zuid-Holland Bereikbaar. Daar wordt altijd gesproken over de hele hinderplanning en alle mitigerende maatregelen. Dan gaat het ook om communicatie met de weggebruikers en het stimuleren van ander weggedrag.

Specifiek omtrent thuiswerken en spreiding kijken we met de regionale overheden hoe we met regionale werkgeversnetwerken werkgevers kunnen faciliteren om hun werknemers minder te laten reizen en beter gespreid over de week een dag te laten reizen. Dat soort initiatieven financieren we ook. We proberen dan ook met onderwijsinstellingen regionaal afspraken te maken. Maar ik zeg er gelijk bij: een verplichting tot thuiswerken of spreiden, zoals we tijdens corona kenden, beperkt de vrijheid en eigen verantwoordelijkheid van werkgevers, werknemers en onderwijsinstellingen te veel. Maar er wordt wel degelijk over gesproken om ook langs die weg te proberen de hinder te beperken.

Mevrouw Veltman vroeg nog naar slim en beter benutten. Samen met de regionale overheden voeren we verschillende maatregelen uit. We hebben afgesproken om de inzet samen verder te ontwikkelen. Dat was het antwoord op haar vraag.

De heer De Hoop vroeg naar de basiskwaliteit voor de fietspaden in het areaal van Rijkswaterstaat. Ik heb vorig jaar in juli in het MIRT-debat toegezegd dat ik hier dit voorjaar op terugkom. Nu is het al januari, maar het is nog net geen voorjaar. Op dit moment wordt de puzzel voor de voorjaarsbesluitvorming gelegd. Daar kan ik nog niet op vooruitlopen. Maar ik zal de Kamer voor het volgende commissiedebat MIRT, dus voor de zomer, daarover informeren.

Dan heb ik nog enkele algemene vragen, allereerst die over de 200 miljoen voor rijks-N-wegen. Daar vroegen de VVD en mevrouw

Vedder naar. De aanpak voor die 200 miljoen is verdeeld in twee tranches. Tranche 1 was even geprioriteerd op snelle uitvoerbaarheid en vooral kleinschalige maatregelen. Tranche 2 is de grootschalige aanpak van de N36, de N50 tussen Kampen en Ramspol en diverse kleinere maatregelen op de N14, de N44, de N59 en de N915. Met behulp van de maatregelen uit tranche 1 is al gestart met de realisatie. Op de N36 en N50 worden nu fysieke rijbaanscheidingen gecreëerd. Dat zijn echt grootschalige projecten, onder meer omdat er soms noodzakelijke wegverbreding voor nodig is en kunstwerken ingepast moeten worden. We zijn het afgelopen jaar begonnen met de planning- en studiefase voor die maatregelen. Naar verwachting is dat volgend jaar klaar, zodat de werken dan in uitvoering genomen kunnen worden.

De heer De Hoop vroeg naar de Agenda Natuurinclusief 2.0. Om te beginnen voldoet het Rijk aan de wet- en regelgeving op het gebied van natuurbeheer, maar misschien kan het altijd beter. Daar beraden wij ons nu als kabinet op, door met een kabinetsreactie op de Agenda Natuurinclusief 2.0 te komen. Die wordt door mijn collega de Minister van LNV voorbereid en naar verwachting op korte termijn naar de Tweede Kamer gestuurd. Wat dat vervolgens betekent voor de biodiversiteit, ook in het domein van lenW, is volgens mij een vraagstuk dat aan het komende kabinet is.

Mevrouw Veltman vroeg terecht aandacht voor bermbranden. Wij zijn ons daar zeer van bewust. RWS, Rijkswaterstaat, heeft een afspraak met Brandweer Nederland, die erop neerkomt dat de Rijkswaterstaatanemers die verantwoordelijk zijn voor het bermonderhoud, in tijden van droogte ook de dode vegetatie in de bermen van snelwegen ter hoogte van brandgevoelige natuurgebieden direct na een maaibeurt opruimen. We zijn verder in overleg met de brandweer om die afspraken vast te leggen in een protocol. Het staat dus op ons netvlies. We proberen er op deze wijze invulling aan te geven.

De heer Van Dijk vroeg nog naar de terugsluis van de vrachtwagenheffing en hoe dat bij het mkb landt. Ik ben het zeer met hem eens dat mkb'ers een belangrijke doelgroep vormen bij de uitwerking. We hebben de afgelopen twee jaar gezien dat zij de subsidieregeling AanZET, waar een deel van de terugsluis heen gaat, goed weten te vinden. Op dit moment wordt een subsidieregeling voor laadinfrastructuur voorbereid. Het realiseren van laadinfrastructuur vergt veel kennis. Bij de uitwerking wordt gewerkt aan een ondersteuningsloket bij RVO om ondernemers, met name mkb'ers, op weg te helpen. Voor de gevallen waarin informatie van dat loket niet toereikend is, zit er in de regeling ook nog een subsidie voor een maatwerkadvies over laadinfrastructuur. We hopen op deze wijze met name het mkb tegemoet te komen.

De heer Grinwis vroeg naar fietspaden bij 80km/u- en 60km/u-wegen. Daar zijn we al mee bezig. Die staan al op ons netvlies en lenen zich voor financiering vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Het is een budget van 500 miljoen, dat we in verschillende tranches beschikbaar stellen aan de medeoverheden om verkeersveiligheidsmaatregelen te nemen. Deze maatregelen, dus de aanleg en verbetering van fietspaden rondom 80- en 60-wegen, zijn opgenomen in een lijst met effectieve maatregelen. Dat is de menukaart waar medeoverheden uit kunnen kiezen. Langs deze weg roep ik wegbeheerders – er zitten ook bestuurders op de tribune – nadrukkelijk op om hier gebruik van te maken, zoals ruim 300 gemeenten en de twaalf provincies de afgelopen jaren ook hebben gedaan. Ook in de komende tranches liggen daar nog heel veel mogelijkheden, denk ik.

Truckparkings zijn inderdaad broodnodig, zoals de heer Grinwis stelde. Er zijn nu vijf nieuwe trucklocaties waarvoor EU-subsidie is aangevraagd, al verloopt de realisatie soms moeizaam. We hebben toestemming gegeven voor een pilot in Limburg om het ontsluiten van truckparkings via een verzorgingsplaats mogelijk te maken. Als dat doorgaat, levert dat ook

weer 800 plekken op. We proberen het soms ook met onze buurlanden te realiseren. Zo hebben we onlangs steun uitgesproken voor een initiatief van Duitsland om vlak over de grens bij Arnhem-Zevenaar plekken voor 75 à 225 trucks te realiseren. Daarnaast zijn we in gesprek met corridor-partners, dus bestuurlijke partners langs de grote goederencorridors, om te kijken waar we op bedrijventerreinen nog aanvullende parkeerplekken kunnen realiseren. Er wordt er bijvoorbeeld eentje gerealiseerd op een bedrijventerrein in Tilburg.

Dan de reserveringsapp die een quick win is. Ik twijfel daar niet aan – dat veronderstelde de heer Grinwis – maar er moet nog wel één ding gedaan worden. Om die app te kunnen bouwen, is ook data nodig van de truckparkings waarin precies staat hoeveel plekken er beschikbaar zijn. Nog niet alle truckparkings leveren die data aan. Daar zitten we vanuit het ministerie nu bovenop. Zo nodig is er handhaving om die datadeling te borgen. Dan kan er misschien een marktpartij aan de slag om die app te ontwikkelen.

Tot slot van het lange algemene blok, de samenloop van werkzaamheden tussen ProRail en RWS waar mevrouw Van Zanten naar vroeg. We kregen afgelopen jaar twee keer een wake-upcall. De werkzaamheden aan de Zeeuwse lijn tijdens de werkzaamheden aan de Haringvlietbrug hebben ProRail en RWS op scherp gezet. Bij de onderhoudsbeurt die Nederland in de komende decennia krijgt, is de regio waar hinder is waarschijnlijk veel groter. Je moet dus ook over de regiogrenzen heen kijken, zodat je niet aanpalend allebei tegelijkertijd bezig bent met een brug, of met het spoor en de weg. Dat is daarna ingeregeld, maar niet meteen helemaal goed, want dat dreigde bij de Kooybrug alsnog fout te gaan. Er verschuiven soms namelijk plannings als werkzaamheden uitgesteld worden omdat de vergunning nog niet rond is, of omdat de aannemer op dat moment zijn materiaal nog niet beschikbaar heeft. We hebben, lering trekkend uit de laatste casus, recent met ProRail en Rijkswaterstaat om de tafel gezeten en ons ervan vergewist dat het hele systeem nu zo is ingeregeld dat alle samenloop binnen in ieder geval de eerste twee jaar in beeld is en van maatregelen wordt voorzien. Dat merkt u dus niet, maar dat betekent dat er, terwijl wij hier spreken, werkzaamheden in 2025 verschoven zijn omdat er samenloop dreigde. We hopen dat in de toekomst in ieder geval bij het geplande onderhoud uit te kunnen sluiten, behalve op het moment dat er ergens een dam of een burcht bouwt. Dat is meestal ongepland. Dan kun je alsnog tegen dit probleem aanlopen. Dat is het wat betreft mijn algemene punten.

De voorzitter:

Dank aan de Minister. Ik kijk naar de leden van de commissie of er nu nog behoefte is om een interruptie te plegen bij de algemene punten. Anders gaan we verder met de bijdrage van de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Voorzitter, heel hartelijk dank. Dit is de eerste keer met de nieuwe samenstelling van de commissie. Ik zie veel nieuwe gezichten. Natuurlijk zijn er ook een paar mensen die ik nog ken van de vorige periode. Ik wil iedereen heel erg veel succes wensen. Ik kijk uit naar een fijne samenwerking.

Ook nog dank voor de felicitaties met betrekking tot de zwangerschap. Ik voel me gelukkig goed. Ik begin aan het tweede trimester. Ik heb me laten vertellen dat dat het trimester is waarin je de meeste energie hebt. Dat komt dus heel mooi uit voor de komende maanden. Dan kunnen we er met volle vaart tegenaan met z'n allen.

Ik begin met de beantwoording van het blokje algemeen. De eerste vraag is van meneer De Hoop. Hij vroeg hoe het ervoor stond met de ambities voor internationaal spoor en waar we nog mogelijkheden zien, als kabinet, voor versnelling. Ik werk hard aan de uitvoering van het Werkprogramma

Internationaal Spoor 2022. Sinds december vorig jaar rijdt de IC naar Berlijn een halfuur sneller. Dat is een hele belangrijke verbetering voor de reiziger. Ondertussen zijn we aan het kijken welke ambities nog verder mogelijk zijn. Ik werk aan de bouwstenen daarvoor. U kunt bijvoorbeeld denken aan de inspanningen die we leveren met betrekking tot de verbinding naar Aken, de Drielandentrein en de verbinding tussen Emmen en Rheine. De vaststelling van de totale nieuwe ambitie laat ik graag over aan een nieuw kabinet, maar het is voor mij wel belangrijk om in de komende maanden, of voor hoelang het nog duurt, vaart te blijven maken met de ambities op het gebied van het internationaal spoor.

Meneer Van Dijk vroeg ook naar het feit dat de Eurostar elf maanden niet bereikbaar is vanuit Londen. Laat ik vooropstellen dat de Eurostar kan blijven aankomen op Amsterdam Centraal en kan vertrekken zonder paspoort- en bagagecontrole voor de reizigers. Reizigers met een overstap op Brussel kunnen door de controles gaan. In de afgelopen maanden is er door ProRail, NS, Eurostar, IenW en andere partijen heel intensief gekeken naar mogelijkheden om de periode waarin de Eurostar niet direct beveiligd kan vertrekken, zo kort mogelijk te houden. Dat is ook op verzoek geweest van een gesprek dat ik heb gehad met de directrice van Eurostar. Zij zei: ik weet zeker dat ik nog ideeën kan hebben om de treinen beveiligd te kunnen laten blijven rijden. Toen hebben we gezegd: iedereen weer terug in het hok en kijk naar een oplossing. Uiteindelijk blijkt het best wel ingewikkeld te zijn. Ze zijn met deze oplossing gekomen. Het is goed dat de treinen kunnen blijven vertrekken, maar er is dus nog wel een tussenstap in Brussel met betrekking tot de controles.

De exacte data waarop er niet beveiligd vertrokken kan worden, zijn nog niet bekend, maar die zullen naar verwachting liggen tussen juni 2024 en december 2024. Daarmee is de periode waarin er niet beveiligd vertrokken kan worden, verkleind naar zes maanden. We doen uiteraard wat we kunnen om die periode nog verder te verkorten. Dat doen we door de Amstelpassage zo snel mogelijk af te krijgen. ProRail en NS zijn daar heel erg druk mee bezig.

Mevrouw Veltman heeft gevraagd naar de stand van zaken met betrekking tot het basiskwaliteitsniveau spoor. In november 2023 is de validatie van de instandhoudingsbehoefte afgerond. Die rapportage heb ik de Kamer in het afgelopen najaar aangeboden bij de MIRT-brief. De uitkomsten van de validatie worden betrokken bij de besluitvorming over een nieuw basiskwaliteitsniveau voor de spoorweginfrastructuur vanaf 2026. Ik verwacht de Kamer daarover in het voorjaar van 2024 verder te kunnen informeren.

Meneer De Hoop vroeg naar de stand van zaken met betrekking tot het landelijk onderzoek naar baanstabieleit. ProRail doet inderdaad onderzoek naar de stabiliteit van spoordijken. Ik heb de Kamer op 11 december geïnformeerd over de laatste stand van zaken. Voor een deel van de baanlichamen is diepgaander onderzoek nodig om de toekomstbestendigheid te kunnen vaststellen. Dat onderzoek loopt en dat verwacht ik in de tweede helft van 2024. Ook bij de spoordijken waarvan het gewone onderhoud op orde is, kunnen problemen met baanstabieleit voorkomen. Dit kan bijvoorbeeld komen door hele harde regenval. Een onderdeel van het onderzoek naar baanstabieleit is om die plekken eerder op te sporen. Waar mogelijk treft ProRail bij spoorvernieuwing nu al maatregelen om situaties zoals die op de Zeeuwse lijn te voorkomen.

Mevrouw Veltman had nog een vraag. Ze zei: «Is het niet beter als de NS uiteindelijk op een aantal trajecten niet rijdt? Is dat niet meer in het belang van de reiziger?». Een goed samenhangend spoornetwerk is heel erg in het belang van de reiziger. Dat zorgt namelijk voor de meeste zekerheid ten aanzien van de kwaliteit en continuïteit van de dienstverlening. Dat hebben we met de concessie zoals die nu voorligt, geborgd. Op bepaalde trajecten kan decentralisatie zeker van meerwaarde zijn voor de reiziger. We doen dit ook al best veel in Nederland. Er is best veel gedecentrali-

seerd. Het decentralisatiekader wordt daarvoor de komende jaren als uitgangspunt gebruikt. Het is en blijft mogelijk om in de nieuwe concessieperiode lijnen te decentraliseren. Dat kan bijvoorbeeld bij de midterm review.

Meneer De Hoop vroeg nog wat ik doe aan de problematiek van de netcongestie op het spoor. Netcongestie is natuurlijk in vele sectoren een punt van aandacht. ProRail zegt ook in toenemende mate impact te ervaren van de geplande intensivering van de dienstregeling. Ze houden een vinger aan de pols. Tot op heden leidt het niet tot beperkingen in de huidige en toekomstige treindiensten. Maar we zijn vanuit het Ministerie van IenW bezig om samen met EZK te kijken hoe je netcongestie kunt oplossen. EZK is daar vooral mee bezig, maar ik vraag daar ook nadrukkelijk aandacht voor meer ruimte op het elektriciteitsnet voor mobiliteit in brede zin, dus ook voor het spoor. Ik onderzoek ook hoe mobiliteit juist een oplossing kan zijn voor de landelijke netcongestie.

Meneer Bamenga vroeg of ik kan toezeggen om het Platform Spoorgoederenvervoer te vragen om een advies uit te brengen over welke kortetermijnmaatregelen mogelijk zijn voor bepaalde gebieden die overlast veroorzaken. Ik zal die vraag doorgeleiden naar die groep. Zij zijn druk bezig. Ik ben bij de aftrapbijeenkomst geweest. Het is misschien wel goed om even te delen dat er veel vertrouwen was tussen alle deelnemers. Het is best wel ingewikkeld om iedereen, al die verschillende belangen, om tafel te krijgen. Ik ben heel erg blij dat meneer Remkes bereid is geweest om de discussies te leiden. Dat gaat in goed overleg. Ik denk dat die tafel inderdaad een mooie plek is om dit punt nog eens onder de aandacht te brengen. Ze hebben al wel een hele volle agenda, maar vragen staat ons vrij, dacht ik zo.

Voorzitter, dat waren mijn antwoorden uit het blokje algemeen.

De voorzitter:

Kijk, dat ging snel. Dank aan de Staatssecretaris. Ik geef allereerst het woord aan de heer Bamenga, van D66.

De heer Bamenga (D66):

Ik ben allereerst heel erg blij met de toezegging om de vraag door te geleiden. Als Brabander is er bijna geen bijeenkomst waar ik langsga waarbij ik niet word aangesproken door bestuurders of andere mensen over de overlast die men ervaart met betrekking tot het spoorgoederenvervoer. Ik heb nog een vraag, maar misschien kan de Staatssecretaris daar later op terugkomen als zij die nu niet meteen kan beantwoorden. Ik vroeg mij af of er nog andere mogelijkheden zijn om meer aandacht te geven aan de overlast door de enorme hoeveelheid spoorgoederenvervoer die toch wel veel mensen ervaren. Dat vervoer neemt de komende tijd heel erg toe en zal misschien wel blijven toenemen. Kunnen wij deze mensen daarin toch wat meer perspectief bieden?

Staatssecretaris Heijnen:

Ik snap die vraag van de heer Bamenga heel erg goed. We treffen ook al wel extra maatregelen. We hebben bijvoorbeeld 10 miljoen euro extra uitgetrokken voor het Minder Hinder-pakket. We kijken daarin heel specifiek met lokale bestuurders en zelfs met omwonenden wat we kunnen doen om de overlast tot een minimum te beperken. Er komt natuurlijk altijd wel iets van overlast bij kijken; dat weten we ook. We zijn ook bezig om te kijken hoe we het spoor en de vaarwegen zo kunnen betrekken dat we alle goederen op een goede manier kunnen vervoeren, want ook de weg zit behoorlijk vol, zoals we net al in de discussie hoorden. We hebben alle modaliteiten dus nodig, maar ik vind wel dat je dat altijd moet doen met oog en oor voor bijvoorbeeld omwonenden, en het moet natuurlijk ook veilig kunnen. Dat zijn dus discussies en gesprekken die ik veel heb met die lokale bestuurders. Maar dat bedrag

van 10 miljoen helpt daar bijvoorbeeld wel al bij. Een deel van het pakket, van die 10 miljoen, is al aangelegd en een deel wordt nog aangelegd voordat de omleidingen beginnen. Ik hoop dat dat gaat helpen om de hinder te beperken.

De voorzitter:

Dan geef ik het woord weer aan de Minister. Volgens mij gaan we nu een rondje door het land doen.

Minister Harbers:

Dank u wel. Het rondje begint vandaag bij Noord. De heer De Hoop vroeg daarover zelf naar de situatie rond de vaargeul naar Ameland. Het Vervolgonderzoek bereikbaarheid Ameland 2030 is afgerond. Wij hebben kennisgenomen van de uitkomst en de verschillende adviezen van regionale overheden, natuurorganisaties en Rijkswaterstaat. Op basis van deze uitkomsten gaan we vanuit het ministerie de MIRT-verkenning voorbereiden. Dat doen we samen met de regio. We hebben samen met de regio het voornemen om rond de zomer – ik denk dus dat dat bij het volgende Bestuurlijk Overleg Leefomgeving zal zijn – het formele startmoment daarvoor te hebben. Dan gaat het dus ook om de keuze van de vaargeul in de toekomst, want er liggen verschillende opties op tafel, onder andere het verplaatsen van de haven of aanlegsteiger van Holwerd naar Ferwert. Parallel daaraan zijn we begonnen met het opstarten van de aanbesteding voor de volgende concessie, die vanaf 2029 van start gaat; dat is een verantwoordelijkheid van de Staatssecretaris. We kijken ook goed naar de onderlinge afhankelijkheden in beide trajecten. Er is dus veel werk aan de winkel. Daar zijn we mee op streek. Dat hebben we vorige week in het Bestuurlijk Overleg Wadden ook nog een keer naar elkaar uitgesproken. U ontvangt op korte termijn de brief met de uitkomsten van het Bestuurlijk Overleg Wadden. Ook daar komt dit dus weer aan de orde. De andere vraag op het gebied van Noord voor mij betrof het tijdpad voor de N33. Daar vroeg mevrouw Vedder naar. Met de Kamerbrief die u in november hebt gekregen over de Bestuurlijke Overleggen MIRT, bent u geïnformeerd over de start van het MIRT-onderzoek N33-Noord tussen Appingedam en Eemshaven. Naar verwachting is dat MIRT-onderzoek volgend jaar klaar. Dat is dan de input om een startbeslissing voor de verkenning te nemen. Voor de N33-Midden geldt dat er ook nog een oplossing voor de stikstofopgave moet zijn, maar we hebben in Nij begun, de reactie op de parlementaire enquête, ook uitgesproken dat we beide trajecten willen doen. Over die doorstart van de N33-Midden zijn het Rijk en de regio nu dus ook in het kader van dat andere traject in overleg. Het streven is om in het BO MIRT van dit jaar de afspraken over de doorstart te maken. De middelen zijn allemaal beschikbaar gesteld in het kader van de Nij begun-aanpak.

Dat was het wat mij betreft voor de regio Noord.

De voorzitter:

Dan geef ik het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Voorzitter. Ik denk dat ik maar meteen met Zwolle-Meppel begin, want daar zijn heel veel vragen over gesteld en veel opmerkingen over gemaakt. Ik erken ook zelf de urgentie en het belang van de aanpak van het spoorknooppunt Zwolle-Meppel, zoals ook in het afgelopen BO MIRT is vastgelegd. We hebben vanuit lenW ook al 35 miljoen euro vrijgemaakt. Daarmee kunnen we de spoor- en perroncapaciteit van Meppel ook verbeteren. Dat versnelt de dienstregeling voor sprinters en maakt de dienstregeling voor intercity's betrouwbaarder. De regio zet in op nog 40 miljoen vanuit lenW, onder andere voor de aanpak van overwegen. ProRail is op dit moment met een verkenning bezig die bewust breed is

ingestoken om ook meekoppelkansen te identificeren die zouden kunnen worden gerealiseerd wanneer extra middelen beschikbaar zijn. Tegen de zomer van 2024 zijn de resultaten daarvan bekend. Bij het MIRT van eind 2024 zullen dan verdere afspraken gemaakt kunnen worden. Die vraag was overigens eigenlijk door iedereen gesteld.

De heer Van Dijk en eigenlijk ook de heer Grinwis vroegen waarom het allemaal zo lang moet duren. Iedereen vindt het belangrijk, maar we horen ook dat ProRail zelf zegt dat het een jaartje of negen duurt. Daar was ik ook niet zo heel erg van gecharmeerd. Ik heb dus al contact gezocht. Het kan sneller. Hoe sneller het geld geregeld is, hoe sneller natuurlijk ook een versnelling kan worden aangebracht. Maar ik zal hier natuurlijk in elk geval scherp op zitten. Ik neem het signaal dat de Kamer daarover afgeeft, heel serieus. Het enige probleem is natuurlijk wel dat het geld voor het hele traject nog niet compleet is. We zitten als kabinet in een demissionaire fase. Ik heb al eerder intern de opdracht uitgezet om naar middelen te zoeken, maar simpel kijkend naar het geld dat wij ter beschikking hebben, zien we dat we nu geen geld hebben voor deze opgave. Ik begrijp dat door de ChristenUnie en andere partijen een voorstel gemaakt wordt om te kijken naar een oplossing voor dit knooppunt. Als ik eerlijk ben, denk ik dat de sleutel op dit moment bij de Kamer ligt, ook kijkend naar de spelregels zoals we die ook in het kabinet hebben afgesproken. Het lenW-hart van mij en ook van mijn collega zegt af en toe natuurlijk iets anders dan wat je als kabinet in z'n volledigheid afspreekt. We hebben de afspraak gemaakt dat we niet met nieuwe voorstellen komen. Het is nu echt aan de Kamer, omdat we demissionair zijn. Maar ik onderken en erken wel dat die flessenhals bij Meppel een zeer belangrijk punt is, dat uiteindelijk zal moeten worden opgelost.

De voorzitter:

Ja, voorz ... Ik wilde «voorzitter» zeggen, maar dat ben ik zelf. Het is een beladen onderwerp, dus er zijn interrupties. Ik zag net de eerste bij mevrouw Veltman. Daarna wil ik naar de heer Grinwis, dan naar de heer Heutink en daarna kijk ik wie er nog meer wil interromperen.

Mevrouw Veltman (VVD):

Zou het kunnen – en hoe kijkt u daartegen aan – dat op het treintraject tussen Zwolle en Leeuwarden of Groningen toch meer treinen gaan rijden om de reizigers daar beter te bedienen? Een van de dingen is de frequentie die daar omhoog moet. De NS-concessie is gegund, maar kan het niet aanvullend worden opengesteld voor andere vervoerders? Dat is mijn vraag. Daar zouden de reizigers namelijk wel enorm mee geholpen zijn.

Staatssecretaris Heijnen:

Dat ben ik met mevrouw Veltman eens, maar daarvoor heb je eerst die vergroting van de spoorcapaciteit nodig. Dat is de situatie waarin we nu zitten. Je ziet dat er meer mogelijkheden zijn als dat traject op een goede manier is aangelegd, maar op dit moment zijn er technische beperkingen waardoor dat niet allemaal mogelijk is.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ik dank de Staatssecretaris heel hartelijk voor haar heel welwillende reactie. Ik bedoel zowel het onderkennen van het knelpunt als het onderkennen dat die resterende 40 miljoen nodig is om zo snel mogelijk te starten, verder te kunnen en die periode van negen jaar zo veel mogelijk te bekorten. Elke dag dat we langer wachten met het beschikbaar stellen van die 40 miljoen, betekent nog langer wachten op een oplossing voor het knooppunt Meppel. Dat is wat de Staatssecretaris zojuist zei. Ik begrijp dat zij in haar demissionaire status op dit moment niet zo ver kan gaan dat ze met instemming van het Ministerie van Financiën zegt

«holadijee, oordeel Kamer». Maar ik denk dat de bejegening van de Staatssecretaris van zojuist van het amendement dat al is ingediend, heel duidelijk is en dat de dekking bij lenW in principe, misschien zonder het oordeel Kamer eraan toe te voegen, op enig begrip kan rekenen. Ik denk dat dit vandaag een belangrijk signaal naar de Kamer is: doe je plicht, doe je ding en zorg ervoor dat dit knooppunt Meppel niet langer een flessenhals blijft, maar wordt opgelost. Dus ik wilde deze interruptie eigenlijk gebruiken om de Staatssecretaris te bedanken. Volgens mij heb ik niks miszegd. Als dat wel zo is, hoor ik het graag.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik heb toch echt wat anders gehoord van de Staatssecretaris. Ik snap dat de heer Grinwis graag wil horen wat hij wil horen. Ik zou graag het volgende even bevestigd hebben. Wat ik volgens mij gehoord heb, is dat de Staatssecretaris gezegd heeft dat de meer dan 30 miljoen die inmiddels beschikbaar is, ervoor gaat zorgen dat de capaciteit voor het aantal intercity's dat langs Meppel kan, gerealiseerd gaat worden en de flessenhals an sich dus aangepakt kan gaan worden, maar dat de aanvullende 40 miljoen noodzakelijk is om het enerzijds sneller te kunnen realiseren en de overwegen aan te pakken. Klopt dat dan? Dat wil ik wel graag even weten van de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Je moet dus wel bijvoorbeeld die overwegen aanpakken – daar heb je die 40 miljoen voor nodig – om de veiligheid te kunnen garanderen om die meer treinen te kunnen laten rijden. Dus het is wel echt nodig om en-en te doen. Natuurlijk zijn we al heel blij dat we met die 35 miljoen de eerste stappen kunnen zetten, maar om echt een volwaardige dienstregeling te kunnen rijden, zal je ook die tweede ingreep van 40 miljoen nodig hebben.

De **voorzitter**:

Helder. U kunt doorgaan met het kopje Noord.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Prima, voorzitter. De vraag van de heer Van Dijk of het sneller kan worden gerealiseerd, heb ik volgens mij daarmee beantwoord. De heer Grinwis vroeg dat ook.

Dan was er nog een vraag van de heer Bamenga over de problemen die er zijn geweest met het spoor bij Meppel buiten de winter. De eerste problemen bij Meppel ontstonden door de krimp van spoorstaven. Het krimpen van de spoorstaven bij kou kan niet worden tegengegaan. ProRail zorgt ervoor dat de lijmlas – dat is de las die wordt gebruikt tussen verschillende spoorstaven – zo spoedig mogelijk in orde wordt gemaakt om de kans op een breuk bij vrieskou te minimaliseren. Daarnaast wordt op dit moment door ProRail een brede verkenning gedaan naar maatregelen rondom Meppel. Daarom worden ook versnellingsmaatregelen onderzocht om de situatie zo snel als mogelijk überhaupt te verbeteren. Die resultaten zijn rond de zomer bekend.

De Nedersaksenlijn. Meneer Grinwis vroeg hoe het staat met het desbetreffende MIRT-onderzoek. Hij vroeg om een inkijkje in het proces. We werken samen met de regio en de ministeries van Binnenlandse Zaken en van Economische Zaken en Klimaat aan het MIRT-onderzoek naar de Nedersaksenlijn. Eind dit jaar wordt alle beslisinformatie voor dit MIRT-onderzoek opgeleverd. Een volgend kabinet kan dan het besluit nemen om voor die lijn een MIRT-verkenning te starten. Daarvoor is wel nog aanvullend budget nodig, zodat minimaal 75%, maar liever nog 100%, van het benodigde investeringsbudget gedekt is.

Meneer Van Dijk vroeg ook naar de Nedersaksenlijn. Hij vroeg of ik een inschatting kan geven van de kosten die gemoeid zijn met de aanleg van de tweede fase. Begin 2023 is het MIRT-onderzoek naar de Nedersak-

senlijn gestart. Het onderzoek wordt uitgevoerd en volgens de planning eind 2024 opgeleverd. Dan wordt ook een beeld opgemaakt waaruit blijkt hoeveel budget nodig is om een verkenning te kunnen starten. Dat vraagt te zijner tijd dus om nadere bestuurlijke afspraken en om financiële afspraken. Dat is aan een volgend kabinet.

Meneer Grinwis zei dat in fase één van de Nedersaksenlijn, Stadskanaal weer per trein wordt verbonden met Groningen. Dat is ook een onderdeel van de inlossing van onze ereschuld aan Groningen. Hij vroeg of ik bekend was met de wens van de regio om het station iets zuidelijker aan te leggen. Ik ken de wens van de gemeente Stadskanaal om het station te realiseren bij Dideldom in plaats van bij het huidige station van de stoomtrein. Ik heb voorgesteld om de realisatie van het station mee te nemen in het MIRT-onderzoek naar de Nedersaksenlijn, zodat een nieuw kabinet daar een integraal besluit over kan nemen. Ik heb begrepen dat de provincie Groningen, de concessieverlener voor de treinen in dit gebied, terughoudend is vanwege de aanzienlijk hogere exploitatiekosten. Daarnaast zijn de aanlegkosten van het station bij Dideldom fors hoger, en daar heeft geen van de partijen nu dekking voor.

Meneer Grinwis vroeg ook nog naar de Lelylijn en naar het uitgebreide kernnetwerk. Daar zou die lijn in moeten komen. Hij vroeg of ik het wat dat betreft met de ChristenUnie eens was. Ja, daar zijn we natuurlijk al mee aan de slag. Ik heb de afgelopen periode erg veel gesprekken gevoerd met de Duitse deelstaten en met de bondsregering om steun te krijgen voor een hogere TEN-T-status van de Lelylijn. Het gaat dan eigenlijk om de verbinding Amsterdam-Groningen-Bremen. Voor Duitsland kwam een hogere status nu nog te vroeg, aangezien de onderzoeken nog lopen. Door de Nederlandse inbreng is wel in Europees verband afgesproken dat deze verbinding later alsnog die status zou kunnen krijgen, mits ook Duitsland instemt, want het gaat om een internationale verbinding die ook over Duits grondgebied loopt. Ik zeg erbij dat daar best nog wel wat werk te doen is. We gaan nu met Duitsland een gezamenlijk onderzoek uitvoeren naar de meerwaarde van de internationale verbinding van Bremen naar Hamburg.

Meneer De Hoop heeft nog gevraagd hoe de gesprekken met Duitsland en Denemarken verlopen. Ik moet heel eerlijk bekennen dat ik me de laatste tijd wel iets meer heb gefocust op Duitsland. Ik heb dus ook echt veel gesprekken gevoerd met de collega's van de Duitse deelstaten – dat zijn toch grote deelstaten die alle heel belangrijk zijn voor die steun – en met de bondsregering. Met Denemarken zijn we wel in gesprek. Ik ga dat waarschijnlijk binnenkort ook wat meer op politiek-bestuurlijk niveau doen. Nu zijn daarover voornamelijk ambtelijke contacten geweest. De heer Bamenga vroeg ook naar de status: is Nederland bestuurlijk gebonden aan de aanleg van de Lelylijn, nu die is opgenomen in het TEN-T-netwerk? De Lelylijn is opgenomen als een nieuwe te realiseren spoorlijn in dat uitgebreide netwerk en kan bij nadere besluitvorming worden toegevoegd aan het uitgebreide kernnetwerk, als bijvoorbeeld Duitsland, Nederland en de Europese Commissie daarmee instemmen. Opname als nieuwe lijn in het uitgebreide netwerk van TEN-T betekent in principe ook een aanlegverplichting, maar als het project vanuit een maatschappelijke kosten-batenanalyse niet te verantwoorden blijkt, dan kan de lidstaat alsnog om een ontheffing vragen.

Mevrouw Van Zanten, mevrouw Vedder en de heer Van Dijk hadden nog gevraagd hoe de bereikbaarheidsonderzoeken verlopen met betrekking tot de Lelylijn, en welke van de alternatieven die onderzocht wordt ook het snelst te realiseren is. Ja, ik begrijp de nieuwsgierigheid hiernaar, maar ik kan niet op de uitkomsten vooruitlopen. Er wordt nu een MIRT-onderzoek uitgevoerd en daarbij wordt heel veel belangrijke bestuurlijke beslisinformatie opgeleverd. Daarin komen ook de vragen die de Kamer mij heeft gesteld aan de orde. Eind dit jaar wordt het MIRT-onderzoek opgeleverd, en dan kan er door een volgend kabinet worden besloten of een

MIRT-verkenning gestart gaat worden voor die lijn en ook wat het voorkeursalternatief wordt. We hebben als kabinet op dit moment – dat zal ook bij jullie allemaal bekend zijn – 3 miljard gereserveerd voor de Lelylijn, maar er is nog aanvullend budget nodig, zodat minimaal 75% maar het liefst 100%, van het totale investeringsbudget gedekt is. Dat waren mijn antwoorden op de vragen in dit blokje.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik hoorde de Staatssecretaris zeggen dat er voor het aanleggen van de Lelylijn ook een soort, nou ja, aanlegverplichting ligt vanuit Brussel. Dat zegt natuurlijk wat. Ik weet dat die Lelylijn wel 6 tot 9 miljard euro kan gaan kosten. Dat betekent dat er op dit moment een fors tekort is op de begroting als het gaat om het aanleggen van die Lelylijn. Dan is toch even mijn vraag hoe het kabinet denkt dat ze in Brussel over de brug gaan komen als het gaat om financiële middelen. Want als Brussel zo graag die Lelylijn wil, dan kan ik mij ook heel goed voorstellen dat we toch misschien de helft of zo uit Brussel kunnen gaan halen. Ambitueus, maar het is wel een verzoek richting de regering om daarnaar te gaan kijken, want tja, Brussel wil hem zelf natuurlijk ook graag.

Staatssecretaris **Heijnen**:

De helft bijvoorbeeld, dat is gewoon niet realistisch om te verwachten. We hebben het ook wel eerder in het debat erover gehad dat het heel fijn is dat we zijn opgenomen in dat TEN-T-netwerk en nu ook steeds verder tot die kern doordringen, omdat je daarmee ook meer kans maakt op bepaalde financiële middelen. En je hebt natuurlijk ook de steun nodig van de Commissie en uit Duitsland om überhaupt te komen tot die internationale verbinding. Maar ook aan Nederlandse kant zal er echt nog wel een keer goed moeten worden gekeken hoe we tot die financiering kunnen gaan komen. En het gaat om behoorlijke bedragen, dat weten we ook allemaal. Dus het is ook echt een opdracht aan de nieuwe coalitie om te kijken hoe we hier geld voor vrij gaan maken. Ik hoop dat natuurlijk van harte, met name omdat we die 3 miljard altijd echt heel mooi hebben kunnen behouden omdat dit een grote wens van het Noorden is. En niet alleen van het Noorden, omdat je daarmee ook een heel groot deel van Nederland op een hele goede manier gaat ontsluiten en ook echt de kans op goed onderwijs en werkgelegenheid voor een heel groot gebied gaat vergroten. Maar het zijn natuurlijk forse bedragen, daar ben ik me natuurlijk ook heel goed van bewust. Ook als je naar de regio kijkt, want daar vragen we ook een bijdrage van. We zullen dan wel reëel moeten zijn, want die gaat naar alle waarschijnlijkheid niet met miljarden over de brug komen. Dat betekent dus wel dat er echt goed door Den Haag zal moeten worden gekeken naar wat de Lelylijn ons allen waard is.

De **voorzitter**:

Ik kijk de heer Grinwis even aan voor of hij even het voorzitterschap van mij zou willen overnemen, zodat ik zelf ook een vraag kan stellen.

Voorzitter: Grinwis

De **voorzitter**:

Maar natuurlijk, collega. Dan geef ik u nu graag het woord voor een interruptie.

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

Ja, want ik wil hier toch wel even op doorgaan. De PVV schetst heel transparant, tot mijn verbazing eigenlijk, dat er eigenlijk aan gedacht wordt om het potje van de Lelylijn toch wel voor een deel leeg te halen. Ik zou dan graag nog explicieter van de Staatssecretaris willen horen wat het betekent voor de kansen van de Lelylijn als daar vanuit Den Haag weer

geld uit geput zou worden. Ik maak mij daar zorgen over, dus zou de Staatssecretaris dat kunnen schetsen?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Toen we begonnen, stond er 3 miljard gereserveerd voor de Lelylijn en lag er een opdracht voor mij om te kijken hoe die Lelylijn gerealiseerd kon worden. Ik heb maar kort de tijd gehad, twee jaartjes al met al, maar we hebben daar mooie stappen in gezet. We zijn opgenomen in het netwerk van TEN-T. Daar ben ik heel erg trots op. We voeren daar nu gesprekken over met de Duitsers. De Kamer heeft de afgelopen twee jaar, ondanks het feit dat we na ons feestje van 7,5 miljard een bezuiniging van 1,2 miljard voor de kiezen kregen, toch steeds gezegd: we blijven van het geld voor de reservering van de Lelylijn af, omdat we dit een heel belangrijk project vinden voor dat hele gebied. Dat is ook de huidige stand van zaken; er is nog geen cent van die 3 miljard afgegaan de afgelopen jaren. Dat is een goede keuze, als je die Lelylijn uiteindelijk echt wil gaan realiseren, omdat er echt nog wel een flinke budgettaire opgave ligt om naar aanvullende middelen te zoeken. Het is niet aan mij om dat nu te gaan doen. Dat zal echt aan een volgend kabinet zijn. In de afgelopen periode is echt vol ingezet op de realisatie van de Lelylijn en dat blijf ik de komende tijd ook nog volop doen.

De **voorzitter**:

En het staat ook mooi genoteerd in de Handelingen voor uw opvolgers. Heeft u een vervolgenterruptie? Anders geef ik hierbij mijn voorzitterschap weer over in uw handen.

Voorzitter: De Hoop

De **voorzitter**:

Ik kijk naar de Staatssecretaris. U was klaar met het blokje Noord-Nederland? Dan gaan we weer naar de Minister.

Minister **Harbers**:

Dank u wel. Het volgende blok is Noordwest-Nederland. Voor de regio-indeling: dat zijn de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. Ik begin bij de A27 bij Amelisweerd, waar volgens mij iedere spreker aan heeft gerefereerd. Onlangs hebben regiopartijen daar hun ideeën voor een alternatief gepresenteerd. Sommigen in de Kamer werken al een beetje naar de conclusie toe, positief dan wel negatief, maar zover ben ik nog niet. De regio heeft om te beginnen verzocht om met hen in overleg te treden. Dat overleg gaan wij ook graag aan – daar worden al afspraken voor gemaakt – om alle elementen van dat alternatief, zoals dat is aangedragen, goed te kunnen doorgronden. Daarna zullen we het moeten beoordelen conform de afspraak die ik in het verleden met de regio heb gemaakt. Die afspraak is tweeledig, waarbij we zeggen: we hebben één tracébesluit, waar al tien, vijftien jaar aan gewerkt is. Dat ligt nu voor de laatste stap bij de Raad van State. We wachten dat proces en de uitspraak van de Raad van State af. In de tussentijd mocht de regio alternatieven of ideeën voor alternatieven aandragen. Het is ook niet zo dat we, als de Raad van State heeft geoordeeld en dat oordeel positief zou zijn, we terstond, de volgende dag, zouden overgaan tot aanbesteden. We zullen dan ook gelegenheid geven om het regioalternatief verder te doorgronden.

Dat heeft te maken met een van de vragen van de heer Bamenga: waarom was dat alternatief niet de uitkomst van het reguliere MIRT-proces? Zo op het eerste gezicht zitten er elementen in de voorstellen van de regio die in het verleden ook al zijn afgewogen. Die hebben niet geleid tot het voorstel dat uiteindelijk in het tracébesluit kwam. Ik vind dat we daar met elkaar heel zorgvuldig naar moeten kijken. Dat betekent dat dat ook niet over een

week of wat klaar is. We gaan gewoon die gesprekken aan en beoordelen die. Er is nog niks in uitvoering genomen, dus we zullen het in de toekomst wel zien.

Er zitten nog een paar vragen achter, bijvoorbeeld die van de heer Grinwis. Hij koppelde het aan het opschorten van de plannen voor knooppunt Hoevelaken en vroeg waarom er niet voor de Ring Utrecht gekozen was. Dat had te maken met de categorisering die ik in het begin van dit debat al noemde. De besluitvorming over de Ring Utrecht is nagenoeg afgerond. De laatste stap is dat het hele tracébesluit in hoger beroep bij de Raad van State ligt. Hoevelaken is nog lang niet op dat punt, bijvoorbeeld omdat er op dat punt nog een stikstofopgave is.

De voorzitter:

Er is nog een interruptie van de heer Bamenga en daarna nog een van de heer Van Dijk van NSC.

Minister Harbers:

Er komen nog een paar antwoorden over Amelisweerd, hoor. Ik ben nog niet helemaal klaar.

De voorzitter:

Excuus. Gaat u verder.

Minister Harbers:

Dat scheelt misschien een interruptie, want de heer Bamenga had ook gevraagd hoe het MIRT moet worden aangepast om ervoor te zorgen dat dit soort alternatieven de uitkomst zijn. De kern van mijn antwoord is dat dat juist de kern van het MIRT is. Het MIRT is erop gericht om het besluitvormingsproces zo optimaal mogelijk te laten verlopen en daarbij alle belangen te betrekken en zorgvuldig af te wegen. Dat proces start altijd met het breed onderzoeken van de opgaven; dat trechtert dan naar een definitief besluit. De planvorming voor de Ring Utrecht loopt al lang. Telkens is de omgeving, dus zowel regionale overheden als bewoners en andere belanghebbenden, daarbij nadrukkelijk gevraagd om mee te denken. Ook de Kamer is en wordt geïnformeerd over alle MIRT-besluiten en fases daarin en kan daar middels moties ook in bijsturen. Bij de Ring Utrecht is dat in het verleden ook veelvuldig gebeurd. Daarom kwamen we, oftewel regionale partijen, kabinet en Kamer, tot het punt waar we nu zijn. Ik zie natuurlijk ook wel dat het inherent is aan besluiten over de fysieke leefomgeving dat de nadelen niet voor iedere partij opwegen tegen de voordelen, maar het MIRT hoeft daar, denk ik, niet voor te worden aangepast.

Ook op een voorstel om er een right to challenge van te maken, is het antwoord dat dat in wezen in het verleden al is gebeurd. In 2013 is op verzoek van de Kamer de Code Maatschappelijke Participatie vastgesteld. De Ring Utrecht en waar we daar toen stonden – er was toen ook een bewonersinitiatief – was een van de aanleidingen voor die code. In de code is expliciet aandacht voor het betrekken van de samenleving en het vragen om en meewegen van maatschappelijke alternatieven in het MIRT-proces. Die code is sindsdien, sinds 2013, onderdeel van de MIRT-spelregels. De code is ook opgenomen in de memorie van toelichting van de onlangs in werking getreden Omgevingswet. Die verplicht in de projectprocedure vroegtijdige participatie van burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuurders van regionale overheden. Ik zou dus haast zeggen: met die code en alles daarna heb je al een right to challenge als onderdeel van het MIRT-proces. Misschien is het ook goed om hierbij te vermelden dat bij de N35 Nijverdal-Wierden het bewonersalternatief ook de uitkomst was van de MIRT-verkenning. Maar zoals eerder gezegd: we staan echt aan het begin, ook van overleg

met de regio. Dat gaan we eerst ordentelijk met elkaar doorlopen. Dan informeer ik de Kamer nader.

De voorzitter:

Allereerst was er een interruptie van de heer Bamenga.

De heer **Bamenga** (D66):

Is er ook een termijn te noemen waarbinnen wij hierover geïnformeerd worden? En begrijp ik het volgende goed? De Minister gaf aan dat elementen van datgene wat in het alternatief staat, al eerder besproken zijn. Was het bij de Minister dus ook al eerder bekend dat het goedkoper, veiliger en duurzamer kon? Zou de Minister nog specifieker kunnen uitleggen welke elementen al eerder bekend waren en welke elementen de uitkomst zijn van het alternatief dat nu gepresenteerd is?

Minister Harbers:

Ook hier zit een conclusie in dat het dus goedkoper, veiliger en duurzamer kan. Ik had het over de inhoud. Elementen als verbreden binnen de bak zijn eerder in onderzoek geweest. Ik ga niet de conclusies van toen herhalen, want dan geef ik alweer een waardeoordeel over het alternatief nu. Dat vind ik ook niet dienstig aan het proces. U kunt dat nog wel nalezen in de stukken. Daarom hecht ik eraan. Bijvoorbeeld omdat voorstellen die de regio nu op tafel heeft gelegd, naar hun aard minder ver uitgewerkt zijn dan het volledig uitgewerkte tracébesluit, hebben we deze fase ook gewoon nodig om met elkaar te doorgronden wat er wordt bedoeld en welke kant je op wil. Dat zal echt wel even duren, dus ik kan daar geen termijn aan hangen. Het is klaar als het klaar is, maar met de regio hebben we de afspraak dat we met elkaar ook wachten op de uitspraak van de Raad van State. Daar is dus ook nog wel enige tijd voor.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Stel dat datgene wat nu bij de Raad van State ligt, een goede uitkomst heeft en er iets ligt wat een werkbare oplossing kan zijn. Dan heeft dat hele traject vanuit het MIRT jaren geduurd. Vele partijen hebben, ook met participatie en alles, er jaren over gedimdamd om uiteindelijk tot die oplossing te komen. Stel dat het een interessant alternatief is dat de moeite waard is. Ik denk van niet, maar u gaat daar nog goed naar kijken. Hoeveel jaren, misschien wel tientallen jaren, ben je dan weer verder voordat je daar überhaupt weer een klein beetje beweging in de draaischijf kunt krijgen? Het alternatief is bijvoorbeeld al niet door die processen gegaan; misschien een paar, maar niet alles als je naar zo'n MIRT-proces kijkt. Kunt u daar iets meer over vertellen?

Minister Harbers:

Ik zou het willen, maar dat is weer afhankelijk van zo veel elementen van de inhoud dat dat op dit moment niet mogelijk is. Het klopt dat daar heel lang aan gewerkt is. Ik volg op dit moment gewoon het proces zoals we dat met de regio hebben afgesproken.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

Minister Harbers:

Dan kom ik bij de vraag van uzelf, meneer De Hoop, over de Coenbrug. Voor de instandhouding zijn, zoals ik aan het begin van dit debat al zei, extra middelen beschikbaar gesteld, maar zelfs met die aanvullende middelen kunnen niet alle problemen direct worden weggenomen. In het geval van de Coenbrug heeft Rijkswaterstaat geconstateerd dat de aanwezige geluidsschermen voldoen aan de wettelijke normen met betrekking tot geluids- en luchtkwaliteit. Dat is een van de redenen dat

Rijkswaterstaat de schaarse middelen eerst inzet op andere plekken, waar niet aan de wettelijke normen wordt voldaan. Om de leefomgeving bij die Coenbrug te verbeteren is eerder fijn, dubbellaags zoab aangelegd. Ook zijn onder andere de voegovergangen van de brug vervangen door stillere varianten. Op dit moment is Rijkswaterstaat aan het onderzoeken of de Coenbrug weer bedienbaar kan worden gemaakt, zodat de brug op verzoek weer opengedraaid kan worden. Op verzoek van Zaanstad wordt daarbij meteen onderzocht of er geluidwerende platen aangebracht kunnen worden. Maar dat is het mogelijk wat teleurstellende antwoord over waar we staan.

Dan vroeg mevrouw Vedder naar veel wegen in Noord-Holland. Ik loop ze even langs. Het begint bij werkzaamheden aan de A7 bij een viaduct bij Purmerend. Dat zijn ook weer noodzakelijke werkzaamheden om in de toekomst erger te voorkomen. In de afgelopen tijd heb ik me daarmee zelfs persoonlijk bemoeid, en is het bij de voorbereiding van die werkzaamheden in ieder geval gelukt om de uitvoeringsperiode terug te brengen naar vijf maanden. Daar hebben we ook een aantal aanpalende maatregelen voor nodig. De onderzoeken naar en afstemming over die maatregelen lopen nog. De uiteindelijke resultaten van die onderzoeken en impactanalyse zijn waarschijnlijk in maart gereed. Dan zal ik de Kamer daarover informeren. We hebben ook omliggende wegen, zoals de N244 en de N247. Die worden ook bij dat onderzoek betrokken. Het maatregelenpakket wordt vervolgens in overleg met de regionale partijen aangescherpt op basis van het onderzoek dat dan gereed is.

Het projectteam van de gemeente Purmerend had daarover ook nog een aantal ideeën, zoals op specifieke plekken extra asfalt aanleggen. Daar vroeg mevrouw Vedder naar. Rijkswaterstaat is ook daarover in overleg. Bij dit soort werkzaamheden met grote impact is er eigenlijk continu overleg met gemeenten, bedrijfsleven, nood- en hulpdiensten, om de hinder zo veel mogelijk te beperken. Daarin worden ook de ideeën van de gemeente Purmerend meegenomen en meegewogen.

Een ander project waar mevrouw Vedder naar vroeg is de A27 tussen Zeewolde en knooppunt Eemnes. Dat is een van de projecten die gepauzeerd zijn in het kader van de herprioritering van het Mobiliteitsfonds. Die verkenning moet nog starten. Daar is dus budget voor nodig, maar op termijn ook voldoende stikstofruimte en capaciteit.

Dan de vraag over de verbetering van de A9 bij het Rottepolderplein en in het bijzonder een afslag op de A9 bij Heiloo. In de MIRT-verkenning A9 Rottepolderplein is geconcludeerd dat er geen veilig maakbaar alternatief mogelijk is. Daarom is die verkenning beëindigd zonder voorkeursalternatief. Hier past misschien nog wel wat uitleg. Het is vrij uitzonderlijk in het MIRT dan een verkenning op een gegeven moment stopt omdat het gewoon niet maakbaar kan. Maar dat is wel hoe het MIRT ooit beoogd was: na een verkenning zou er een «go/no go»-besluit genomen moeten worden. De afgelopen jaren kan ik mij eigenlijk niet herinneren dat we die logica hebben gevolgd, maar hier is dat wel het geval. Ik heb de Kamer daar eind vorig jaar over geïnformeerd.

De afrit op de A9 bij Heiloo is een apart project van de provincie Noord-Holland in samenwerking met de gemeenten Heiloo, Castricum en Alkmaar. Dat heeft geen relatie met de MIRT-verkenning over het Rottepolderplein. Dat speelt dus bij de provincie. Dat geldt ook voor de aanpak van de doorstroming op de Ring Alkmaar en op de N242, want de N242 is een provinciale weg. Op dit moment onderzoeken de provincie Noord-Holland en de gemeenten Alkmaar en Dijk en Waard wat er nodig is voor de doorstroming, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid op die weg, ook in relatie met de woningbouwplannen in die regio. Als Rijk hebben we op dit moment geen projecten lopen op de Ring Alkmaar. Dan de Nijkerkerbrug op het moment dat er een kazerne in Zeewolde wordt gebouwd. Zoals u weet heeft de Staatssecretaris van Defensie de Notitie Reikwijdte en Detailniveau – Nationaal Programma Ruimte voor

Defensie en het bijbehorende participatieplan gepubliceerd. In de plan-MER zal ook het hoofdthema mobiliteit, dus bereikbaarheid en verkeersveiligheid, worden onderzocht, als gevolg van het bouwen van zo'n kazerne. Op dit moment zijn de consequenties van een mogelijke kazerne op bijvoorbeeld de N301 nog niet in beeld, maar die worden dus in het kader van de plan-MER onderzocht. Dat is het vroegste moment om te bezien wat er aanpalend nodig is.

Voorzitter. Dan kom ik tot slot bij noordwest op de vragen die over het Zuidasdok gesteld zijn. De beantwoording daarvan zal in twee delen uiteenvallen. Ik zal een aantal vragen beantwoorden over het Zuidasdok en de financiering, omdat dat wegen én spoor is. Daarna zal de Staatssecretaris in het volgende blok de vragen specifiek over de Noord/Zuidlijn en het station Amsterdam Zuid behandelen, omdat die op haar terrein liggen. Ik denk dat ze daar haar blokje mee begint. Dan is het toch nog ergens een soort van logisch geheel.

Ik begin bij het Zuidasdok als geheel. Zoals in december aan de Kamer gemeld, voorziet ook het Zuidasdok omvangrijke meerkosten. Dat valt ons, zeg ik in alle eerlijkheid, gewoon zwaar. De opdrachtgevers, dat zijn wij en Amsterdam, versterken daarom de kostenbeheersing en we zoeken actief naar versoeringen om kostenontwikkelingen zo mogelijk te voorkomen. Het proces om die versoeringen in kaart te brengen staat nog aan het begin. Dat zou kunnen leiden tot het maken van moeilijke keuzes, maar daar zijn we nog niet. Ik zeg u toe dat u wordt betrokken in het afwegen van deze keuzes en dat u daarover voor de zomer wordt geïnformeerd.

De heer Bamenga vroeg ook nog naar het Rijk dat de reservering heeft geschrapt en daarnaast ook richting Zuidasdok. Daar past wat ik zonet al zei, namelijk dat wij als opdrachtgevers in gesprek zijn over de budgetspanning. Wij zoeken ook actief naar mogelijkheden om die te verminderen. Bij tekorten gelden op dit moment de bestuurlijke afspraken die we anderhalf jaar geleden met de regio hebben gemaakt. Destijds is met alle opdrachtgevers afgesproken dat het Rijk tegenvallers op het Zuidasdok dekt uit de reservering van het Rijk voor de verlenging van de Noord/Zuidlijn. Die reservering omvat op dit moment nog 902 miljoen euro; dat was ook een vraag van de heer Bamenga.

De heer Bamenga sloot op mijn terrein af met de vraag of we de conclusie van de commissie-Dekker dat het Zuidasdok koste wat kost door moet gaan, nog steeds delen. Als ik kijk naar de betekenis van het project voor de nationale infrastructuur, in mijn geval voor het hoofdwegennet, dan zie ik dat het een van de drukste stukken op het hoofdwegennet is, waar ook nog meer verkeer wordt verwacht. Dat verkeer is niet alleen voor Amsterdam. Het is ook een doorstroomek of flessenhals voor het verkeer tussen het gebied boven het Noordzeekanaal en ten zuiden op de corridor van Alkmaar tot Utrecht en Den Bosch, en ook richting Rotterdam. Daar ligt een hele grote opgave. Met die opgave zullen we toch iets moeten. Het plan dat we daarvoor hebben, is het Zuidasdok. Tegelijkertijd voorzien we, zoals ik zojuist zei, omvangrijke meerkosten. Die zullen we met elkaar het hoofd moeten bieden. Vandaar dat we de komende tijd toch echt nog wat meer stappen te doorlopen hebben. We zijn nu namelijk nog niet op het punt dat we precies weten waar we financieel eindigen.

Dat was mijn aandeel over het Zuidasdok en waren ook mijn vragen over de regio Noordwest.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Bamenga, D66, nog een interruptie heeft.

De heer Bamenga (D66):

Ik weet niet of dit van mijn interrupties afgaat, maar ik was vooral benieuwd op welke termijn we daar iets over terughoren.

Minister Harbers:

Zoals ik zojuist zei, verwacht ik daar voor de zomer duidelijkheid over. Dat zal ook wel moeten, want je hebt natuurlijk met een omvangrijke projectplanning te maken.

De voorzitter:

De Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. De heer De Hoop en mevrouw Van Zanten vroegen of we nog eens goed kunnen uitleggen wat de gevolgen van het onttrekken van de middelen zijn en of ik kan garanderen dat de Noord/Zuidlijn gewoon voortgang kan vinden. Met Prinsjesdag heb ik u geïnformeerd over de uitname van in totaal 1.852 miljoen bij de verlening van de Noord/Zuidlijn. Tegelijkertijd staan nut en noodzaak van de verlenging niet ter discussie. Ons commitment voor het project blijft echt staan en de verkenning wordt voortgezet om te komen tot een beoogde voorkeursbeslissing in 2025. Om een voorkeursbeslissing te kunnen nemen, is er niet alleen een uitgewerkt plan nodig, maar uiteraard ook budget. Het is aan een volgend kabinet om dat besluit te nemen. Meneer Van Dijk vroeg aanvullend of ik het met NSC eens ben dat de Noord/Zuidlijn noodzakelijk is voor goede internationale treinverbindingen en uiteindelijk ook voorwaardelijk is voor een succesvolle exploitatie van de Lelylijn. Ja, de verlenging van de Noord/Zuidlijn is van belang voor de ontsluiting van woningbouw en voor bijvoorbeeld de treinverbinding van Amsterdam naar Groningen. Door de verlenging van de Noord/Zuidlijn is het mogelijk om vanaf 2040 voldoende capaciteit vrij te spelen voor alle treinverkeer tussen Schiphol en Amsterdam-Zuid, zowel voor nationaal, internationaal alsook regionaal treinverkeer. De verwachting is dat er meer treinen nodig zijn tussen Almere, Amsterdam en Schiphol. De Noord/Zuidlijn is dus een randvoorwaarde om meer treinen te laten rijden. In het MIRT Onderzoek van de Lelylijn wordt ook gekeken wat het voor de spoorcapaciteit op andere plekken betekent. Meneer Van Dijk vroeg hoe wij aankijken tegen de ontsluiting van woningen zonder dat het project wordt gerealiseerd. Het klopt dat de verkenning ov-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer nodig is voor het spoornetwerk, voor de economische groei en voor de totale woningbouwontwikkeling in de Metropoolregio Amsterdam. Naast de inzet voor de verkenning investeren we in de Metropoolregio Amsterdam-West ook met een mobiliteitspakket en maatregelen om woningbouw te ondersteunen tot 2030. Nut en noodzaak staan ook daar niet ter discussie. De heer Bamenga vroeg of de bewindspersonen de Kamer kunnen informeren over alternatieve financiering voor de Noord/Zuidlijn. Ik kan u toezeggen dat de informatie over alternatieve financiering aan de Kamer toe wordt gezonden, voor zover de Kamer die nog niet heeft ontvangen. Op dit moment maakt het uitwerken van een systematiek met een toeslag voor reizigers specifiek voor de verlenging van de Noord/Zuidlijn geen deel uit van het kabinetsbeleid. Verder onderzoek doen naar alternatieve financiering, zoals een tijdelijke bereikbaarheidstoeslag voor het knooppunt Schiphol, is een echte beleidswijziging. Dat kan dus beter aan een nieuw kabinet worden overgelaten. Mevrouw Veltman had nog gevraagd hoe ik het geld voor de verlenging van de Noord/Zuidlijn ga regelen. Ons commitment voor de verlenging van de Noord/Zuidlijn blijft staan. De verkenning wordt doorgezet om te komen tot een voorkeursbeslissing in 2025, zoals ik net ook al zei. Een volgend kabinet zal de middelen daarvoor beschikbaar moeten maken. Meneer Bamenga vroeg of we onverkort staan achter de noodzaak van een derde perron op Amsterdam Zuid. Ja, ik sta daar onverkort achter, met daarbij een internationale treinterminal. Daarmee kunnen de ambities van meer internationale treinreizen worden ingevuld en ontstaat ruimte

op Amsterdam Centraal voor de nodige nationale verbindingen. De planning van dit project is afhankelijk van de realisatie van de Zuidasdok. Ik heb onlangs, in afstemming met de regionale partijen, de voorkeursbeslissing voor het derde perron van Amsterdam Zuid vastgesteld. Er waren nog een aantal vragen van mevrouw Veltman, die in het verlengde liggen van wat meneer Van Dijk vroeg. Ze zei: «Waar blijven de woningen die gepaard moeten gaan met de verkenning? Het lijkt nu een dure tramverbinding te worden naar een wijk die nog niet af is of naar een relatief laag aantal woningen.» Dat gaat om de verkenning Rijnenburg. We onderzoeken dat samen met de regio in een MIRT-onderzoek. Dat heeft betrekking op de ontwikkeling van Rijnenburg in combinatie met de A12-zone, inclusief de multimodale bereikbaarheid. In het BO MIRT van 2022 is een afspraak gemaakt voor de bouw van 25.500 extra woningen tot en met 2030 in Utrecht Groot Merwede. De Merwedelijn is een noodzakelijke eerste stap voor de woningbouw tot 2030 voor woningen in Zuidwest-Utrecht. Het nut van de lijn wordt naar verwachting nog groter met de ontwikkeling van de A12-zone in Rijnenburg. Mevrouw Veltman vroeg ook nog of ik een eis voor een minimumaantal woningen kan koppelen aan een traject, dus de Merwedelijn, of dat ik, als dat niet lukt, het budget niet beter ten goede kan laten komen aan een ander urgent traject. Daarvoor geldt dat we de afspraak hebben om 25.500 woningen te realiseren. We hebben in hetzelfde BO MIRT van 2022 geconcludeerd dat er na 2030 een potentie is van 15.000 tot 26.000 woningen in dezelfde zone, de A12-zone, en 22.000 tot 25.000 in Rijnenburg, mits die locaties goed bereikbaar zijn. Het is altijd een beetje de kip-en-eidiscussie. Zowel de Minister als ik hebben, toen we 7,5 miljard kregen voor de ontsluiting van nieuwe woningbouwwijken, gezegd: we moeten meteen kijken hoe we dat doen op een manier waarop het de woningen echt goed bereikbaar maakt. Dus toen Hugo de Jonge de opdracht kreeg om al die woningen te bouwen, hebben wij meteen gezegd: laten we dat meteen samen oppakken. Dat proberen we ook in het MIRT te doen. Bij alles wat we doen, kijken we dus steeds naar mobiliteit, bereikbaarheid, in combinatie met het aantal woningen dat gerealiseerd wordt.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Weet de Staatssecretaris hoe het ervoor staat met het kunnen bereiken van die aantallen door de regio?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat MIRT-onderzoek komt nog. Daar moet uit gaan blijken hoe realistisch de ramingen zijn. Daar moeten we dus nog even geduld voor hebben. Dan was er nog een vraag van meneer Grinwis. Hij vroeg waarom er maar twee keer per uur treinen rijden op stations rond Utrecht, terwijl die zijn gedimensioneerd op zes keer per uur. In de huidige en in de toekomstige vervoersconcessie heb ik heldere afspraken gemaakt over de minimale bediening van de stations. Het is aan NS om een dienstregeling te ontwikkelen die voldoet aan die eisen en aansluit op de vervoersvraag. In de huidige situatie moet NS ook rekening houden met bijvoorbeeld personeel en materiaal en het gebrek daaraan in sommige gevallen. Maar ik zal dit punt in de reguliere gesprekken die ik met NS heb, nog eens aankaarten, zeker als het aankomt op het bedieningsvraagstuk. Dat waren mijn antwoorden in dit blokje.

De **voorzitter**:

Dan is het woord weer aan de Minister.

Minister **Harbers**:

Dan kom ik in het zuidwesten, namelijk de provincies Zuid-Holland en Zeeland. Dat begint bij wat ik uw Kamer deze ochtend heb gemeld,

namelijk het feit dat we de huidige aanbesteding voor de renovatie en vervanging van de Van Brienenoordbrug hebben afgebroken. Ik heb de redenen daarvoor vanochtend in de brief gegeven.

De heer Heutink vroeg waarom maar één marktpartij zich had ingeschreven op de aanbesteding. Het spreekt voor zich dat ik graag had gezien dat meerdere partijen zich hadden gemeld, want dat zorgt in z'n algemeenheid voor concurrentie en een betere prijs-kwaliteitverhouding, maar marktpartijen bepalen zelf of zij zich inschrijven. Als er weinig concurrentie is in de sector, als er specialistische kennis of ervaring nodig is of als partijen om een andere reden geen interesse hebben in het project, is het mogelijk dat slechts één partij zich inschrijft. We zien in z'n algemeenheid – dat meldde ik al eerder – dat de kosten in de bouw de afgelopen jaren sterk zijn gestegen en nog steeds stijgen. Het uitvoeren van projecten wordt daardoor duurder. We zien ook dat aannemers terughoudender zijn geworden in het nemen van risico's. Als ze dat wel doen, brengen ze hoge kosten in rekening om die risico's af te dekken. Bij de Van Brienenoordbrug is ook wel duidelijk geworden dat het project met de gekozen contractvorm een groot en complex project oplevert. De risico's die daaraan verbonden zijn, zorgen ervoor dat het project voor het Rijk niet te bekostigen is. Nou komt zo'n contractvorm niet zomaar tot stand. Daar gaat een lange periode aan vooraf. In dit geval is er al een jaar of vier à vijf aan gewerkt, waarin ook marktconsultatie werd gedaan. Op een gegeven moment moet je daar een keuze in maken. Dit leek de meest voor de hand liggende contractvorm. Maar zoals je in de afgelopen twee jaar ziet: met oplopende kosten gaat die vlieger niet meer op en hebben we het project in deze vorm niet succesvol kunnen aanbesteden. Dat noopt ons ertoe om daar lering uit te trekken. Het ligt dus voor de hand om tot een andere contractvorm te kiezen en het project waarschijnlijk in delen op te knippen, om het op die manier terug naar de markt te brengen. We beginnen nu met de studie om te kijken hoe we dat wel voor elkaar gaan krijgen, want het werk is gewoon nodig. Die brug is op een gegeven moment aan het einde van zijn levensduur.

De heer Heutink vroeg ook naar de bereikbaarheid van de Drechtsteden. Om te beginnen: door het opschorten van de werkzaamheden aan de Van Brienenoordbrug willen we de vrijkomende ruimte benutten om te kijken of we in dat deel van Zuid-Holland andere werkzaamheden naar voren kunnen halen in de geplande timeslots. Er gaat namelijk een jarenlange hinderplanning aan vooraf en er zijn meer bruggen en kunstwerken waar werkzaamheden aan moeten gebeuren. Die puzzel begint nu, dus ik kan daar nog niets concreets over zeggen, maar we willen er wel voor zorgen dat we die tijd goed benutten. We zorgen ook in z'n algemeenheid dat we die werkzaamheden goed op elkaar afstemmen, want zeker in dit deel van Zuid-Holland, in de Drechtsteden, gaat het om veel plekken waar gewerkt moet worden. In het kader van die werkzaamheden zorgen we er ook voor dat er hinderbeperkende maatregelen worden genomen.

We kijken ook nog met de regio of er behoefte is om het restbudget voor aanpalende maatregelen te gebruiken. We zijn ook in overleg met ondernemers in het gebied die zelf nog creatieve ideeën hebben over hoe je in die tussenliggende periode andere manieren van vervoer aantrekkelijker kunt maken en hoe zij daaraan mee zouden kunnen helpen. Dat vind ik gewoon een heel mooi initiatief. Ik heb ook zelf met die ondernemers gesproken. We proberen dat in de komende maanden concreter te maken. De heer Van Dijk wees op de effecten van de A15 Papendrecht-Gorinchem op bijvoorbeeld de A16 naar Breda en het goederenvervoer. Die effecten zijn er. Uit de verkeersberekeningen die zijn gemaakt, kan worden opgemaakt dat met name de A15 aanzienlijk meer verkeer zal trekken, en verder het vrachtverkeer op de route A20-A12. Op de overige trajecten, waaronder de A16, zullen geen grote verschuivingen plaatsvinden volgens onze berekeningen. Maar die effecten zijn er en laten zien dat het

nut en de noodzaak van dit project niet ter discussie staan, ondanks het feit dat het een onderdeel is van de zeventien.

De economische schade van de wachttijden voor de Volkerak- en Kreekraksluizen. De heer Van Dijk wees er terecht op dat die in het scenario 2040 met hoge economische groei oplopen tot 50 respectievelijk 73 minuten bij beide sluizen. In die analyse is de economische schade niet berekend. Dat getal heb ik op dit moment dus niet. We monitoren wel de werkelijke wachttijden bij de Volkeraksluizen. Dat wordt al periodiek gedaan. Het vervolg hierop zal ook in het kader van het herstarten van de gepauzeerde projecten meegenomen moeten worden, inclusief het vraagstuk of je op basis van die monitoring wel of niet een extra sluiskolk nodig hebt. Daar is al eerder een studie naar aangekondigd.

Mevrouw Vedder vroeg naar de tolvrije Westerscheldetunnel in relatie tot de vrachtwagenheffing. Met de moties van het lid Van der Staaij en van de leden Van der Plas en Stoffer uit de vorige periode werd het kabinet verzocht om de Westerscheldetunnel uiterlijk volgend jaar tolvrij te maken. Zoals ik u gemeld heb, is recentelijk de bestuursovereenkomst met Zeeland ondertekend, waarin in ieder geval afspraken zijn gemaakt over het tolvrij maken voor personenauto's en motoren per 2025. Dat betekent niet dat het vraagstuk van het vrachtvervoer weg is. Ook daarover hebben we afgesproken dat de provincie en het Rijk zich blijven inspannen om dit vraagstuk op te lossen. Aangezien daar meer uitzoekwerk voor nodig is, is onderling afgesproken om in ieder geval met het personenvervoer te beginnen. We hebben dus nog geen financiële bijdrage op het gebied van het vrachtvervoer vastgelegd. De vrachtwagenheffing op basis van de huidige Wet vrachtwagenheffing is daarvoor geen oplossing, omdat daarin is vastgelegd dat de netto-opbrengst van de vrachtwagenheffing teruggesluisd moet worden naar de sector ter verduurzaming en innovatie.

Tot slot nog twee stand-van-zakenvragen van mevrouw Vedder. De eerste ging over de Bodegravenboog. In tegenstelling tot haar inleiding denk ik: we gaan nu wel wat doen. Afgelopen najaar hebben we met Zuid-Holland afgesproken dat de provincie, met betrokkenheid van IenW, het gewenste wegontwerp voor de aansluiting van de A12 en A11 zal laten ontwikkelen om zo tot één gedragen eindbeeld te komen. IenW is daarbij betrokken door met name het wegontwerp en de kostenraming te toetsen. Als je het eindbeeld weet, kan de provincie in ieder geval aan de slag met een veilige fietsverbinding en -oversteek ter plaatse, want dan weet je dat die ook in het samen vastgestelde eindbeeld passen. Wij hebben vanuit Rijkswaterstaat aangegeven dat we aan de ontwikkeling van het eindbeeld meedoen.

Datzelfde geldt voor de Zeelandbrug. Die is in beheer bij de provincie Zeeland. Zoals vorig jaar in het BO MIRT is afgesproken, maakt die opgave ook onderdeel uit van een scenariostudie naar de Midden-Zeelandroute. Vanuit het Rijk hebben we gezegd dat we interdepartementaal met de provincie Zeeland willen werken aan deze studie, zodat we één toekomstbeeld hebben van hoe die route er in de toekomst uit zou moeten zien. Dat geeft inzicht in de gewenste functie en invulling van die route op de langere termijn. Dat wordt weer geagendeerd bij het BO MIRT van dit jaar. Vanuit het Rijk hebben we aangegeven dat we de provincie actief willen ondersteunen middels kennis en ervaring bij het verder uitwerken van deze visie. Dat is allemaal nodig om te zien hoe de vervanging van de Zeelandbrug in de toekomst in dat beeld past.

De voorzitter:

Helder. Er zijn een aantal vragen in deze commissie. Als eerste de heer Heutink en daarna de heer Grinwis. We zien daarna wel wie eventueel nog aansluit. Gezien de tijd is er eventueel nog iets meer ruimte voor interrupties, mocht die noodzaak er zijn.

De heer **Heutink** (PVV):

De Minister had het net over de bereikbaarheid in en rondom de Drechtsteden. Tegelijkertijd zien we een forse stijging van de filezwaarte en de drukte op onze wegen door een intensivering van de aanleg en het onderhoud door het hele land. Ik hoorde de Minister net zeggen: we gaan kijken naar een pakket om de hinder rondom de Drechtsteden te beperken. Maar volgens mij moeten we de rest van Nederland ook niet vergeten. We moeten qua planning niet alles in één keer doen, want als we dat doen, dan hebben we echt een probleem met de bereikbaarheid van Nederland. Dat gaat al een probleem worden. Ik vraag de Minister expliciet om de hinder voor zover dat kan zo veel mogelijk te beperken, want we staan al stil op onze wegen en dan staan we nog meer stil. Uiteindelijk hebben we dan nog niks opgelost, want dan is er nog geen kilometer asfalt bij gelegd. Dat is mijn concrete verzoek.

Minister **Harbers**:

Daar ben ik het zeer mee eens, maar ik ben wel realistisch: werkzaamheden ga je merken. Maar we doen wat we kunnen om de gevolgen zo beperkt mogelijk te houden. Ik verwijs even naar de eerdere antwoorden die ik heb gegeven over de samenloop van werkzaamheden tussen ProRail en Rijkswaterstaat. Dat geldt ook voor het ondersteunen van de bereikbaarheidsorganisaties, zoals Zuid-Holland Bereikbaar en Groningen Bereikbaar. Dat zijn eigenlijk de clubs waar zowel het Rijk en medeoverheden als werkgeversorganisaties bij elkaar komen om samen die maatregelen te maken. In dit geval licht ik dat er specifiek uit, omdat dat ook in de Drechtsteden een van de vraagstukken is die we op die manier proberen op te pakken. Maar ik ben het er helemaal mee eens dat we dit breed in het land moeten bekijken. Rijkswaterstaat is zich er ook zeer van bewust dat je hierbij ver over de regiogrenzen moet kijken, omdat er op zo veel plekken gewerkt wordt. Vroeger keek je alleen in de eigen regio, maar nu maakt het echt wel uit of er 30 kilometer verderop ook aan een brug gewerkt wordt. Dat moet vooral niet tegelijkertijd gebeuren.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik heb nog wel een vraag over het tolvrij maken van de Westerschelde-tunnel. Het is fijn dat het nu gewoon goed geregeld is voor het personenverkeer en dat er ook een bestuursovereenkomst is gesloten. Volgens mij zijn de intentie en de inzet van het Rijk er nog steeds op gericht om per 2030 de Westerscheldetunnel helemaal tolvrij te maken. Ik krijg daar graag bevestiging op. Anders is het einde van het liedje namelijk dat de Zeeuwse vrachtwagenchauffeurs nog tot en met 2033 tol moeten betalen. Klopt dat? En mag ik bij deze vraag ook gelijk de Zeelandbrug betrekken? Het antwoord is helder, maar het is duidelijk dat de provincie Zeeland met haar 300.000 tot 400.000 inwoners en beperkte financiële middelen nooit, maar dan ook nooit zelf dit hele project kan financieren, ook al is het een provinciale weg. Wat betekent dat voor de inzet van de Minister? Dit is trouwens een groot probleem. We gaan het er volgende week nog over hebben bij het Hoogwaterbeschermingsprogramma, want daar hebben we dezelfde vraagstukken.

Minister **Harbers**:

Wat dat laatste betreft: ik ben me zeer bewust van de vraagstukken rond de hoogwaterbescherming en de Zeelandbrug. Tegelijkertijd zijn dat echt vraagstukken die ik als demissionair Minister niet meteen van een toezegging kan voorzien, maar dat zal de heer Grinwis begrijpen. Maar om die reden werken we bijvoorbeeld wel samen met Zeeland die toekomstvisie verder uit.

De kwestie van de Westerscheldetunnel valt uiteen in twee aspecten. Ja, we werken nog steeds gezamenlijk aan de toekomstige omgang met de tol voor vrachtwagens. We hebben daar nog geen jaartal aan gehangen.

Misschien komt er wel een oplossing waarbij dat eerder dan 2030 is. Er was beoogd dat de tolvoorziening in 2030 helemaal vervangen zou zijn door betalen naar gebruik. Dat is controversieel verklaard, maar we hebben als Rijk wel gezegd dat, mocht het tot vertragingen komen, het voor die resterende jaren tussen 2030 en 2033 niet de bedoeling is dat je de tolpoortjes weer terugzet voor personenwagens. Dan is het Rijk dus aan zet om in een oplossing te voorzien.

De voorzitter:

Dan kijk ik naar de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Voorzitter. Eén vraag voor mij. Die is nota bene van u, als Kamerlid, niet als voorzitter. De vraag gaat over de Zeeuwse lijn. Kan ik garanderen dat de problemen zijn opgelost? In Zeeland was de spoordijk verzwakt door langdurige periodes van regen. Daardoor ontstaan er verzakkingen onder het spoor dat daarop ligt. ProRail heeft dat hersteld. De laatste werkzaamheden vinden de komende weken nog plaats. Er zijn ook sensoren in het spoor geplaatst om de situatie beter in de gaten te houden en er zal vaker onderhoud worden uitgevoerd om het spoor steviger op de ondergrond te plaatsen. Het is wel belangrijk om te vermelden dat er door klimaatverandering steeds vaker best wel lange periodes van natheid zullen komen. Het is dus ook niet uit te sluiten dat die verzakkingen van het spoor gaan opleveren, niet alleen in Zeeland. De effecten van klimaatverandering zijn ook onderdeel van het onderzoeksprogramma naar baanstabieleit dat ProRail aan het uitvoeren is.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de heer Grinwis om te zien of hij het voorzitterschap kort van mij over wil nemen, zodat ik hier een vervolgvraag over kan stellen.

Voorzitter: Grinwis

De voorzitter:

Zeker.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik voorzie inderdaad ook de situatie die de Staatssecretaris schetst. Ik zou daar dan toch een toezegging op willen; anders doe ik het in de vorm van een motie. Ik leg het gewoon even transparant neer bij de Staatssecretaris. Wat GroenLinks-PvdA betreft is het dan wel fijn als hier op korte termijn een plan van aanpak voor komt en als die kwetsbare spoordijken gewoon aan de actuele normen voldoen. Kan er ook voor de volgende ronde geïnventariseerd worden wat er financieel nodig is, zodat we dat als Kamer inzichtelijk hebben en daar eventueel mee aan de slag kunnen gaan? Ik ontvang dus graag een toezegging daarop en anders kunt u een motie van onze kant verwachten.

De voorzitter:

Dat is een duidelijke vraag.

Staatssecretaris Heijnen:

Eind van het jaar komt dat onderzoek. Ik hoop dat dit snel genoeg is voor de heer De Hoop, maar we zien natuurlijk al langer dat bijvoorbeeld de ondergrond in Nederland op vele plekken aan het veranderen is door droogte in sommige periodes en veel natheid in andere periodes. Er zijn grotere schommelingen en dat vraagt ook meer van de achtergrond waarop bijvoorbeeld onze spoorinfrastructuur ligt. Hetzelfde geldt voor wegen. Dat is ook een van de belangrijke redenen waarom de Minister en ik zo hebben ingezet op onderhoud en instandhouding, want we moeten

zorgen dat we daar eerst goed grip op hebben voordat we nog meer allemaal nieuwe dingen gaan doen. Dat was toen ons vertrekpunt. Dit is dus zo'n voorbeeld van een lijn waarvan je echt wil dat die niet zomaar uitvalt, want dat heeft grote consequenties voor de reizigers. Vandaar dat het belangrijk is dat ProRail daar ook de komende tijd flink onderzoek naar doet: hoe voorkom je nou dat dit soort problemen ontstaan? Dat zal wel echt vragen om een andere aanpak dan misschien 20 of 30 jaar geleden.

De voorzitter:

We gaan in de tweede termijn zien of dit voldoende is, maar ik neem aan dat dit qua interrupties voldoende is. Ja, dat is het geval. Dan geef ik het voorzitterschap graag terug aan meneer De Hoop.

Voorzitter: De Hoop

De voorzitter:

En dan is het woord weer aan de Minister.

Minister Harbers:

Dank u wel. Ten aanzien van de regio Zuid oftewel Noord-Brabant en Limburg zijn over twee wegen vragen aan mij gesteld. Ten eerste de vraag van de heer Van Dijk over het knooppunt A2 Deil-Vught. De kern van zijn vraag is of we ook zien dat er dan toenemend sluipverkeer op het onderliggende wegennet komt. Ja, dat zien we. We zien sowieso dat dit project net als de andere zeventien van groot belang is voor de bereikbaarheid. Zoals ik in het begin al zei, zijn we nu met de regio's ook per project aan het kijken naar de verdieping: de effecten op het onderliggende wegennet en de effecten in de regio. We zijn met de regio's ook bezig met het opstellen van een afweegkader: hoe zou je met die resterende middelen om kunnen gaan? Dat zou er in het najaar toe kunnen leiden dat door de regio mitigerende maatregelen uit het resterende budget voorgesteld worden. Daarnaast wordt reeds gewerkt aan een pakket mobiliteitsmaatregelen op de korte termijn, quick wins. Over beide zal ik u in de volgende MIRT-ronde informeren.

Daaraan was de vraag gekoppeld of je bij de opstart voorrang kan geven aan de A2. Zoals eerder gezegd is er nu nog weinig te zeggen over de volgorde waarin dit opgestart wordt, omdat dat echt te maken heeft met de combinatie van beschikbaarheid van geld en capaciteit en stikstof. In de loop van de tijd zal zich steeds verder vormen welke volgorde bij de herstart zo realistisch is dat dit ook daadwerkelijk gerealiseerd kan worden en dat er dan bijvoorbeeld geen capaciteit wordt gebruikt voor een project dat dan nog steeds niet zou kunnen starten.

Dan de vraag van mevrouw Vedder over het knooppunt Zoomland bij de A4-A58. Ook de ontwikkeling van die verkeerssituatie wordt gewoon gemonitord. In eerdere debatten heb ik daar ook al op gereageerd. Het antwoord was toen al dat het knelpunt laag scoort in de IMA en ook niet prominent naar voren komt in de file top 50. In het afgelopen coalitieakkoord waren daar ook geen nadere afspraken over gemaakt. Tot nu toe is mijn positie dus dat het gezien de beschikbare middelen qua budget én personele capaciteit niet mogelijk is om een studie te doen naar dit traject. Als dit anders moet, zou dat dus echt een zaak zijn voor het volgende kabinet.

Dat wat mij betreft over de regio Zuid.

De voorzitter:

De Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Meneer Heutink vroeg nog naar de Maaslijn. Ik ben er heel blij mee dat de Maaslijn na jaren praten nu eindelijk gerealiseerd

gaat worden. De schop gaat de grond in. Het is aanbesteed. Ik vind het echt een hele prestatie dat dit ons gelukt is. We hebben samen met de provincie een bestuursovereenkomst getekend. Het was eerst een project van de provincie zelf; zo is het ooit begonnen. Zij zou het helemaal zelf gaan doen. Uiteindelijk is er gevraagd om hulp van het Rijk, omdat het een steeds groter project begon te worden. Toen hebben wij gezegd: we doen fiftyfifty. We hebben toen ook afspraken gemaakt onder het mom van samen uit, samen thuis. We gaan dit dus samen doen. Die fiftyfiftyverdeling, die nog niet zo lang geleden gemaakt is, staat wat ons betreft dus nog wel. De Staten in Limburg hebben een tijd geleden een motie aangenomen om aan te geven dat zij vinden dat dit project helemaal naar het Rijk moet. Zij beschouwden dat ook als een voldongen feit, maar niet elke motie die in een provincie wordt aangenomen, betekent dat je zomaar zegt dat je het in werkelijkheid ook op die manier gaat doen, zeker als je een bestuurlijke afspraak hebt met een andere partner, in dit geval met ons, met het Rijk. Om meneer Heutink een voorbeeld te geven: als wij het project zouden overnemen, dan worden we btw-plichtig. Dan gaat het project in één keer tientallen miljoenen meer kosten dan wanneer je het samen met de provincie doet. Dus er zijn echt goede redenen. Maar ik voer wel een goed gesprek met de provincie, omdat ze zich wel zorgen maken om bijvoorbeeld bepaalde kostenstijgingen die voor hen moeilijk te dragen zouden zijn. Daarover gaan we natuurlijk altijd het gesprek met elkaar aan. Maar het allerbelangrijkste voor de reiziger is dat de Maaslijn er gaat komen. Over hoe wij dat dan verder regelen aan de achterkant, hebben we goede afspraken. Wellicht worden er op een ander moment andere besluiten genomen en wordt het wel naar het Rijk overgeheveld, maar ik zie daar vooralsnog geen aanleiding toe. Dat zou mijn reactie zijn. Mevrouw Vedder vraagt hoe het staat met de uitvoering van de CDA-motie over Eindhoven, Heerlen en Aken. De motie-Geurts/Minhas roept op om op korte termijn een IC van Eindhoven naar Aken te laten rijden. We zijn goed op dreef. Aan de dagranden kan een IC tussen Eindhoven en Aken rijden. Decentralisatie van de treindienst is daarvoor wel een randvoorwaarde. De provincie Limburg heeft het voortouw in die uitwerking. Afgelopen november heb ik de Kamer laten weten dat de planning om eind dit jaar de trein te laten rijden wel erg ambitieus is. Er worden op dit moment verschillende aspecten uitgewerkt. Door ProRail wordt onderzocht wat de staat van de infrastructuur is. De betrokken vervoerders brengen in beeld welke afspraken ze moeten maken. De overheden bespreken de voorwaarden voor de decentralisatie. Dit voorjaar is een volgend bestuurlijk overleg gepland en zal duidelijk worden of de dienstregeling eind van dit jaar nog haalbaar is. Ik zal de Kamer daar zo snel mogelijk over informeren.

De voorzitter:

De heer Heutink van de PVV wilde nog even kort terugkomen op de Maaslijn.

De heer Heutink (PVV):

Ik wil alleen even markeren dat het fijn is om te horen dat het kabinet in ieder geval de provincie niet laat vallen. Medeoverheden hebben het gewoon niet makkelijk als het gaat om de beschikbare financiën. Ik wil toch even markeren dat ik dat waardeer.

De voorzitter:

Dan geef ik het woord weer aan de Minister. Excuus, ik zie nog een interruptie van mevrouw Vedder.

Mevrouw Vedder (CDA):

Ik wilde ook nog even aanhaken op de Maaslijn, als dat mag. In oktober is die opwaardering vergund en is de toezegging gekomen dat er een

verkenning zou komen van een hernieuwde organisatie en aansturing en van de consequenties hiervan voor financiële afspraken. Wanneer kunnen we die dan verwachten?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat kan nadat de schop echt in de grond is. Dat zal in 2025 zijn.

De **voorzitter**:

Helder. Dan is het woord aan de Minister.

Minister **Harbers**:

De laatste regio die we behandelen, is de regio Oost. Dat betreft de provincies Overijssel en Gelderland. Daarin ligt de N35. Alle fracties hebben daar aandacht voor gevraagd, en dan specifiek voor het traject Wijthmen-Nijverdal, de rondweg van Mariënheem. Laat ik vooropstellen dat ik zeer begaan ben met dit probleem van inwoners van Mariënheem. Ik ben er zelf in het najaar nog geweest. Ik zei aan het begin al: voor alle zeventien gepauzeerde projecten is het pijnlijk. Ik vind ze alle zeventien pijnlijk, maar soms wordt dat nog eens extra geïllustreerd en dat is voor mij ook bij dit project het geval. Het dorp wacht al heel lang en heeft in de tussentijd bij heel veel vergelijkbare dorpen die aan een provinciale N-weg liggen, de rondweg wel gebouwd zien worden. Hier betreft het een rijks-N-weg die nog steeds wacht op een rondweg. Kijk naar het verleden. Zo'n weg is per definitie altijd onderwerp van een langer traject en een langere studie bij het Rijk. Dus ik ben daar zeer mee begaan. Voor zover ik dat nog niet was, heeft ook de Tweede Kamer vorig jaar eerder bij motie het belang van de N35 en de rondweg bij Mariënheem uitgesproken. Dus het zou me een lief ding waard zijn als we het perspectief op die rondweg kunnen terugbrengen. Maar het is ook aan mij om te schetsen wat op dit moment de problemen daarbij zijn. Ja, dat gaat om financiën, maar alleen het terugbrengen van het geld is niet voldoende, omdat er over het hele traject van de N35 ook nog een stikstofprobleem speelt. Dat heb ik eerder in kwalitatieve zin geschetst. Dat is er ook bij alleen de rondweg. Mevrouw Veltman vraagt het, denk ik, wel terecht: als je in de toekomst moet faseren, zou je je dan niet eerder op die rondweg moeten focussen, vooroplopend op het hele traject? Ik kan mij die gedachte goed voorstellen, maar ook de rondweg leidt tot een relatief grote verandering in de verkeersstroom. Als je een rondweg hebt, kun je daar 80 rijden, terwijl er in het dorp zelf nu een snelheidsbeperking is. We verwachten ook dat dit dichterbij Natura 2000-gebieden ligt, alhoewel het tracé, ten noorden of ten zuiden, nog vastgesteld moet worden. Dus ook dat zal een stikstofopgave kennen. Dat kan ik gewoon simpelweg niet mooier maken. Ik weet dat in het debat werd gezinspeeld op de mogelijkheid dat moties of amendementen worden ingediend, maar op dit moment ontbreekt mij de financiële ruimte om nu al budget toe te voegen voor de N35 of voor een rondweg-Mariënheem. Ik denk hierbij ook aan de spelregel dat een demissionair kabinet terughoudend dient te zijn en niet aan de begrotingsruimte van een volgend kabinet kan komen. Maar uit alles merkt u dat ik wel begaan ben met dit probleem. Ik hoop ook echt dat hiervoor in de volgende kabinetsperiode een concrete oplossing komt en dat ook de laatste plek in Nederland zonder rondweg een rondweg zal krijgen.

De **voorzitter**:

Er zijn een aantal interrupties op dit punt. Ik begin bij mevrouw Veltman. Dan de heer Heutink en de heer Van Dijk van NSC. Excuus, mevrouw Veltman. Het is mevrouw Veltman-Kamp van de VVD.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Doe maar «Veltman». Dat is makkelijker.

Ik hoor wat de Minister zegt en ik begrijp dat ook, want de stikstofuitdaging is daar in de buurt nou eenmaal echt enorm. De intentie is dat je, door je op het traject te focussen, de haalbaarheid meer in beeld brengt doordat je op een beperkter traject aan de gang moet. Ik heb het idee dat ik u heb horen zeggen dat dat wel klopt. Dat het dan natuurlijk altijd nog wel een vraagstuk is, snap ik, maar ik ben blij te horen dat u erkent dat, naarmate je focust en het echt compacter maakt, de kans op realisatie wel aanzienlijk groter wordt.

Minister Harbers:

Ik durf er geen kansberekening aan te hangen. Het zou wel wat moeten uitmaken of je spreekt over een stuk van ruim 20 kilometer of van 3 kilometer, maar tegelijkertijd blijft er nog wel een stikstofopgave. Kijk, het is niet aan mij om nu toe te zeggen dat we dat traject eruit gaan lichten. Dat is volgens mij echt aan een volgend kabinet. Maar ik begrijp de insteek van mevrouw Veltman wel.

De voorzitter:

Meneer Heutink van de PVV.

De heer Heutink (PVV):

Het gebeurt niet vaak, voorzitter, dat er muziek gaat spelen als de PVV aan het woord komt! Maar niks dramatisch, voorzitter. Ik ga ook even in op de N35. Inderdaad, we kunnen ons goed voorstellen dat je minder acties hoeft uit te voeren voor het verkrijgen van stikstofruimte als je je sec focust op de rondweg-Mariënheem. Dat nemen we dan maar even aan. Tegelijkertijd blijft er dan natuurlijk nog wel een heel traject over tussen Whijtmen-Mariënheem en Mariënheem-Nijverdal, dat óók gerealiseerd moet worden en waar op dit moment geen budget voor is. Sterker nog, de 200 miljoen – 100 miljoen van de provincie en de 100 miljoen van het Rijk – lijkt in de basis, zoals het nu is, alleen voldoende te zijn om de rondweg aan te leggen. Er blijven dan wel veel vragen over. Hoe moeten we dan de rest gaan doen en wat zijn daar dan de kosten van? Ik kan me voorstellen dat de Minister daar nu geen antwoord op heeft, maar toch zou ik daarover wel graag wat meer informatie willen krijgen. Als de Kamer zegt «wij gaan die rondweg nu wel aanleggen», wat moet er dan gebeuren voor de rest? Dat wil ik graag weten. Dat is even mijn vraag aan de Minister.

Minister Harbers:

Op zichzelf voor de rest: de hele verkenning naar Whijtmen-Nijverdal zijn we anderhalf, twee jaar geleden gestart. Dus dat onderzoek loopt. Dat moet uiteindelijk leiden tot een voorkeurstracé, tot een voorkeursbesluit. Dus dat loopt. Het is lastig om daar nu één prijskaartje aan te hangen. Het project is destijds gestart in 2022 met bijdragen van zowel de provincie als het Rijk: allebei 100 miljoen, dus bij elkaar 200 miljoen. Je kunt aannemen dat het voor dat geld, omdat dat het prijspeil van 2022 was, niet meer gerealiseerd kan worden bij wat we in de tussentijd hebben gezien. Daarbij wijs ik er ook op dat, zou je er ooit toe overgaan om dat project op te knippen in én een rondweg én de rest van het traject, dat niet een zelfstandig besluit van het Rijk is, omdat we het samen met de provincie Overijssel financieren en de provincie daar natuurlijk ook haar zegje over moet doen. Dus op dit moment kan ik daar, ook lopende dat onderzoek, eigenlijk nog geen concreet prijskaartje aan hangen, maar er is inderdaad wel meer nodig. En volgens mij is er ook nooit eerder apart becijferd wat een rondweg zou kosten, omdat die altijd een onderdeel was van de volledige verkenningen. Dus dat zou dan ook moeten gebeuren.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Alle begrip voor de Minister die zegt dat hij nu natuurlijk niet extra middelen beschikbaar kan stellen voor dit deel van de weg. Tegelijkertijd ligt er een amendement van collega Heutink, ook ondertekend door de collega's Van Zanten, Veltman en mijzelf, om dat uit het budget voor beheer en onderhoud te halen; eigenlijk door een deel van de schuif die u heeft gedaan vanuit de herprioritering van 1,2 miljard een kleine 100 miljoen terug te halen, dus echt een fractie. Wij willen dit ook ondersteunen, en dat geldt voor NSC zeker ook om die ambitie op beheer en onderhoud fors in de benen te houden. Wij denken dat dit recht doet aan de afspraken om hier toch werk van te maken. Specifiek Mariënheem en de verkeersveiligheid zijn uitgebreid aan de orde geweest. Misschien kan de Minister nog reageren op die dekkingsbron; dat is vraag één. En vraag twee zou dit zijn. U refereert aan de stikstofproblematiek. Daar hebben we veel over gesproken. Kijk, het beeld bij Nieuw Sociaal Contract is dat met flankerend beleid, dat je ook zal moeten inzetten, met een hogere drempelwaarde misschien andere maatregelen zouden kunnen. U zei 80 km/u, maar misschien moet je dan in het begin 60 km/u gaan rijden; er is van alles te verzinnen. Maar als je alles op alles zet, zou die weg over een aantal jaren, als hij is aangelegd, dan ook gewoon open kunnen. Graag nog een reactie hierop van de Minister.

Minister Harbers:

Dit is een beetje het speculatieve gehalte van hoe die weg er dan uit zou moeten zien. Je mag aannemen – maar dat weet ik ook niet zeker, want soms heb je gekke uitschieters in AERIUS – dat, als je 50 zou blijven rijden zoals nu op het tracé door het dorp, dat ook weer uitmaakt in stikstof. Maar zou daartoe besloten worden, dan moet je dat ook echt aan de onderzoekers laten, dus daar ga ik hier verder niet over speculeren. Ik kijk nu ook even naar de voorzitter, omdat we morgen en donderdag de begroting bespreken. Daar liggen de begrotingsamendementen. Tenzij de Kamer zegt dat ik nu alvast mijn appreciatie van die amendementen moet geven, heb ik die nu niet hier voor me liggen. We zouden dat ook in het begrotingsdebat kunnen doen, en daar dan ook dat debat over de financiering kunnen vervolgen.

De voorzitter:

Dat lijkt mij een goede suggestie. Ik hoor nog wel een interruptie van mevrouw Vedder van het CDA.

Mevrouw Vedder (CDA):

Dank, voorzitter. De N35 en Mariënheem zijn voor het CDA ook heel belangrijk. Ik vind het dus ook terecht dat mijn collega's van PVV en VVD het hebben gehad over het prioriteren van de N35 in die zeventien gepauzeerde projecten. Ik weet dat de Minister bij zijn werkbezoek in de regio zelf ook iets dergelijks heeft gezegd. Maar hoe ziet dat er dan concreet uit? Wat betekent dat dan eigenlijk, als je de N35 van die zeventien zou prioriteren?

Minister Harbers:

Ja, ik ben zeer begaan met Mariënheem. Dat heb ik net ook tot uitdrukking gebracht: «Alles is pijnlijk, en dit is extra pijnlijk», in die woorden. De mogelijkheden zijn beperkter als je demissionair bent, hè. Ook dit is weer speculatief: zou het kabinet niet zijn gevallen, zou het missionair zijn, dan denk ik dat ik actief aan de slag was gegaan met ook de begrotingsruimte van volgende kabinetten om deze eruit te lichten, geruggesteund door de motie van de Kamer van vorig jaar. Maar op dit moment zijn mijn mogelijkheden daarvoor niet aanwezig, omdat je dan ook gaat vooruitlopen op de ruimte van een volgend kabinet. Ik wijs ook op het volgende. Dit is wel het moment dat we bezig zijn met de begroting voor 2024, voor het lopende jaar. In het voorjaar start de voorbereiding van de begroting

van 2025. Laten we aannemen dat er op Prinsjesdag een nieuw kabinet is. Een volgend kabinet krijgt weer financiële ruimte en kan dan zelf prioriteiten stellen voor in welke volgorde het projecten van geld wil voorzien. Voor de werkzaamheden die moeten gebeuren bij Mariënhem – dat is net als straks bij de A27 – is het niet zo dat als je vandaag een besluit neemt, morgen de eerste paal de grond in gaat of de eerste bulldozer aan de slag gaat, want er is hier echt nog veel werk te verzetten van tevoren. Het tracé moet nog gekozen worden en helemaal uitgewerkt worden. Je hebt dus sowieso nog even te gaan voordat het geld om de aannemer te betalen echt nodig is. Maar goed, gezien de ingediende amendementen denk ik dat we dat deel van het debat bij de begroting gaan vervolgen.

De voorzitter:

Bent u klaar met dit onderdeel?

Minister Harbers:

Wel met de N35, maar nog niet met de regio Oost. Verderop komen we Hoevelaken tegen, waar veel Kamerleden naar vroegen. De eerste vraag is van de heer Van Dijk: waarom is het dan gepauzeerd? Dat heeft te maken met de afweging die ik in het begin geschetst heb, waarbij het categoriaal uitkwam om deze categorie te stoppen of te pauzeren en het budget af te romen. Mevrouw Veltman vroeg of de A1-A30 bij Barneveld en knooppunt Hoevelaken voorrang kunnen krijgen als er voldoende stikstofruimte is. Daarbij geldt wat ik al een paar keer eerder heb gezegd, namelijk dat het de combinatie van stikstof, geld en capaciteit moet zijn. Die factoren brengen we samen. Daar volgt vanzelf de planning uit, maar daar kan op dit moment nog niet zo veel over gezegd worden.

De heer Van Dijk vroeg naar het draagvlak in de regio, bijvoorbeeld voor de grootschalige woningbouw in Foodvalley. Een deel van het verkeer gaat natuurlijk over deze route. De zorgen van de regio zijn zeer bekend. Ik heb persoonlijk met bestuurders in de regio gesproken. Mijn wieg stond ook in de Regio Foodvalley, net als die van mevrouw Veltman. We weten dat het pauzeren van het knooppunt Hoevelaken per definitie nadelige consequenties heeft voor de bereikbaarheid. Daar zijn we over in gesprek. De gemeenten in de regio hebben vorig jaar wel de aanvraag gedaan voor de middelen voor de bovenplanse infrastructuur ten behoeve van de woningbouw. Dat is een deel van die 7,5 miljard. Naar verwachting worden ook de middelen voor de grootschalige woningbouw in deze regio in dit kwartaal aangevraagd. Die twee zaken maken dat ik denk dat er nog steeds draagvlak is voor de woningbouw in die regio, maar ik begrijp dat ze graag meteen dit traject A1-A30 erbij hadden gehad.

De heer Van Dijk vroeg ook nog of het klopt dat men hier verder was dan de andere zeventien gepauzeerde projecten. Ja. Die zeventien gepauzeerde projecten bevonden zich allemaal in een ander stadium van uitwerking. Hier was begin 2021 het tracébesluit gereed voor ondertekening. De tussenuitspraak van de Raad van State voor de ViA15 zorgde er echter voor dat de stikstofopgave en de getroffen maatregelen zoals die in de laatste versie van het tracébesluit bestonden, niet meer voldeden voor de onderbouwing van dit project. Met andere woorden, hier resteert nog altijd de stikstofopgave.

De heer Van Dijk vroeg ook of ik mogelijkheden zie om knooppunt Hoevelaken te ruilen met andere projecten die mogelijk een beperkter belang hebben voor de bereikbaarheid en de woningbouw. Het korte antwoord is nee. Ik zie eigenlijk geen andere verstandige mogelijkheden waarbij je Hoevelaken buiten de herprioritering laat. Het niet herprioriteren van Hoevelaken zal tot gevolg hebben dat meerdere instandhoudingsopgaven, lopende realisatieprojecten, politiek prioritaire projecten voor de verkeersveiligheid of ontsluiting van woningbouw gepauzeerd dienen te worden, terwijl Hoevelaken ook bij het beschikbaar hebben van

voldoende budget naar verwachting nog steeds veel vertraging zal oplopen vanwege de grote stikstofopgave. Ik heb het nog niet eerder gezegd in dit debat, maar bedenk ook dat in de uitvoeringspraktijk blijkt dat een project waar weinig voortgang op zit heel weinig aantrekkelijk is voor gekwalificeerd personeel dat daarop werkt. Ik heb altijd proberen te voorkomen dat er bij Rijkswaterstaat een leegloop ontstaat van mensen die op een project zitten dat ooit in aanleg moet, maar waar ze op dit moment weinig te doen hebben. We kunnen die mensen bij Rijkswaterstaat heel goed gebruiken voor andere projecten en bij de instandhouding, vervanging en renovatie.

De heer Van Dijk vroeg nog naar een multimodaal overbruggingspakket bij de A1-A28 bij Hoevelaken. Daar wordt aan gewerkt, met een mobiliteitspakket Amersfoort en een strategische mobiliteitsagenda Amersfoort. Rijk en regio spannen zich er samen voor in om te onderzoeken welke maatregelen er, vooruitlopend op de realisatie van werkzaamheden bij knooppunt Hoevelaken, uitgevoerd kunnen worden om op die manier ook de effecten van het pauzeren van dit project op de woningbouw in de regio Amersfoort een beetje te beperken. Daarbij wordt ook aangesloten op het mobiliteitspakket Spoor- en A1-zone. Er moeten nog nader overleg en besluitvorming plaatsvinden over de financiering hiervan en de termijn waarop die maatregelen gerealiseerd kunnen worden.

Mevrouw Veltman vroeg naar de verbinding tussen de A28 en de A6, zijnde de N50, omdat je daar vaak stilstaat. Dat klopt. Die weg heeft maar één rijstrook per richting. Daarom is het plan om deze weg op het drukste stuk tussen Kampen en Kampen-Zuid te verbreden naar 2x2 rijstroken. Dat plan staat op de lijst met projecten waarvoor naar verwachting binnen afzienbare tijd oplossingen gevonden kunnen worden voor de stikstofproblematiek. Om in de tussentijd de verkeersveiligheid te verhogen, is op de N50 tussen Kampen en Kampen-Zuid tijdelijk een rijbaanscheiding aangebracht en is de snelheid tijdelijk verlaagd naar 80 kilometer per uur. Mevrouw Vedder vroeg ook naar die rijbaanscheiding. Daar heb ik eigenlijk net het antwoord op gegeven. Ze vroeg ook of we hier evalueren en of er wellicht meer maatregelen nodig zijn. Op dit moment is er geen reden om extra monitoring op die N50 toe te passen. De Kamer wordt regelmatig geïnformeerd over de ontwikkeling van de verkeersveiligheid op het rijkswegennet, bijvoorbeeld via de monitor Veilig over Rijkswegen. Mevrouw Vedder vroeg ook naar de mogelijkheden van het verbeteren van de oost-westverbindingen met de A23 als hoofdelement. Voor degenen die de landkaart er meteen bij hebben gepakt: de A23 bestaat niet in Nederland, maar N23 was een werknaam voor een serie wegprojecten op de verbinding tussen Alkmaar en Zwolle. Het betreft grotendeels provinciale wegen, maar ook een deel van rijksweg N50. Zoals net gezegd, de N50 tussen Kampen en Kampen-Zuid staat op de lijst met prioritaire projecten. Daarachter moet ook nog het resterende deel van de N50 naar Ramspol gedaan worden. Die staat ook in de boeken.

Dan ga ik naar de N36 en N48, met name vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Voor de N36 heb ik eerder in het debat aangegeven dat er een grootschalige aanpak met rijbaanscheiding komt. Dat is een grote ingreep op die weg. Het gaat om een project van in totaal 125 miljoen euro. De plan- en studiefase is vorig jaar gestart en het project wordt volgend jaar afgerond.

Op de N48 worden bermmaatregelen getroffen. Die maatregelen worden op korte termijn uitgevoerd en zorgen voor een veiligere inrichting van de berm. De uitvoering vindt dit jaar en volgend jaar plaats. De overige verkeersveiligheidsrisico's op de N48 worden met name veroorzaakt door het gebrek aan fysieke rijbaanscheiding. Daarvoor waren binnen de 200 miljoen die eerder ter beschikking was gesteld, nog niet voldoende middelen; die 200 miljoen ging naar nog urgentere projecten. Het plaatsen van rijbaanscheiding op de N48 zou circa 75 miljoen kosten, die niet meer beschikbaar was binnen die 200 miljoen.

Tot slot vroeg mevrouw Veltman naar de verkeersveiligheidsaanpak op de N18. Er is een amendement aangenomen van 7 miljoen voor de N18. Dat bedrag was bestemd voor het dekken van de financiële tegenvallers binnen de bestaande verkeersveiligheidsaanpak op de N18. Daarmee zijn de financiële tekorten inmiddels opgelost. Het project Zieuwentseweg is vorig jaar gerealiseerd. Het project traverse Lievelde wordt dit jaar verder opgepakt door Rijkswaterstaat, samen met de gemeente Oost Gelre. Omdat er inmiddels in een oplossing is voorzien, zijn de resterende middelen uit het amendement, zijnde 5,8 miljoen euro, toegevoegd aan de 200 miljoen voor rijks-N-wegen. De regio stelt ondertussen een nieuwe, grootschalige aanpak van de N18 voor, met onder andere het combineren van kruispunten op de N18, maar daarvoor zijn de resterende middelen uit dit amendement niet voldoende dekkend. Dat zou dus een nieuwe beleidsintensivering in het Mobiliteitsfonds betekenen en die is, denk ik, aan het volgende kabinet. Ik kan wel toezeggen om de komende periode te bekijken hoe de resterende middelen binnen de huidige aanpak van de rijks-N-wegen effectief kunnen worden besteed binnen Oost-Nederland. Dat zeg ik hierbij dus toe.

De voorzitter:

Dan is allereerst het woord aan de heer Grinwis van de ChristenUnie. Daarna gaan we naar mevrouw Veltman.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

De investering in verkeersveiligheid van de rijks-N-wegen nadat eerder de verkeersveiligheid op de provinciale N-wegen is aangepakt, vloeit voort uit een motie die ik twee jaar geleden heb ingediend, samen met collega Stoffer. Het bedrag van die 200 miljoen is vervolgens in het coalitieakkoord beland. Toen was het verhaal, want dat is natuurlijk niet zonder informatie van lenW tot stand gekomen, dat met 200 miljoen alle verkeersveiligheidsknelpunten tot en met 2030, dus met 20 miljoen per jaar, ongeveer zouden kunnen worden opgelost. Dat blijkt dus toch allemaal wat duurder te zijn. Wat is nou nog het resterende financiële gat om elke rijks-N-weg verkeersveilig volgens de regelen der kunst te verbeteren?

Minister Harbers:

Dat antwoord heb ik hier niet, maar ik heb al eerder gezegd dat we dat wellicht deze week bij de begroting nog kunnen verstrekken. De 200 miljoen is gelegd naast de prioriteitsstelling op grond van wat de meest onveilige wegen zijn. Op grond daarvan is, twee jaar geleden al, het bestedingsplan voor die 200 miljoen aan de Kamer gestuurd. Dat betekent dat een fors deel van die middelen geïnvesteerd gaat worden in de N36 en de N50, omdat die helaas ook trieste koploper zijn in de ongevallenstatistiek. Ik heb niet in beeld wat daarachter nog verder nodig is, maar we zullen dat de Kamer doen toekomen.

Mevrouw Veltman (VVD):

Heel kort. Ik ben blij met de toezegging dat de Minister met de regio daar in gesprek gaat over de verkeersveiligheid van de N18. Ik had begrepen dat ze binnen het grotere plan dat ze hebben voor de N18, ook al heel concreet verkeersveiligheidsmaatregelen in gedachten hadden. Als dat goed met elkaar kan worden besproken, ben ik tevreden.

Minister Harbers:

Ik heb niet de concrete voorstellen, maar ik weet dat erover wordt gesproken met Oost Gelre.

De voorzitter:

Dan is het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Nog drie vragen voor mij, voorzitter. Eentje is van mevrouw Veltman en gaat over de Spoorzone Ede. Ze vraagt wat ik daar nog in kan betekenen. Ik heb daarover met de regio gesproken in het laatste BO MIRT. We hebben toen afgesproken nog eens de mogelijkheden te bekijken aan de kant van zowel Rijk als de regio zelf. De mogelijkheden daartoe worden nu in kaart gebracht, maar u kent ook onze financiële zorgen, die ik ook al eerder heb geuit. Ik verwacht binnen in een bestuurlijk overleg die wederzijdse mogelijkheden te kunnen bespreken met de gemeente Ede en met de provincie Gelderland.

De heer **Heutink** (PVV):

Tegelijkertijd ligt er, als we het hebben over de Spoorzone Ede, een amendement van meneer Grinwis op dit punt. Daarin wordt gevraagd om 6,6 miljoen euro vrij te spelen voor die spoorzone, overigens op dit moment met een dekking binnen een ander ministerie. Maar de dekking ligt er, uit de beschikbaarheidsvergoeding. Ik ben heel even benieuwd of die 6,6 miljoen genoeg is om de spoorzone volledig te realiseren of dat er nog meer nodig is. Dat is even de vraag.

Staatssecretaris **Heijnen**:

We hebben een vraag voor 7,2 miljoen liggen. Dat is volgens mij een antwoord op uw vraag.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog. Ik stel voor om de appreciatie van de amendementen misschien voor een groot deel morgen bij de begroting te doen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dan weten we dat alvast.

Dan was er nog een vraag van mevrouw Veltman. Ze vraagt of ik nog kansen zie voor de Railterminal Gelderland. De gedeputeerde staten van Gelderland hebben afgelopen zaterdag de provinciale staten geadviseerd om te stoppen met de Railterminal Gelderland. Ik verwacht dat provinciale staten op korte termijn zal besluiten of ze dat overnemen of dat ze het project toch mogelijk willen maken. Gelderland is initiatiefnemer van het project. IenW is vanuit de rol van medefinancier volgend in dit project. De afgelopen jaren heb ik 14 miljoen voor dit project beschikbaar gemaakt. Dat heb ik gedaan omdat het bijdraagt aan het verplaatsen van goederen van weg naar spoor. Sinds eind 2023 bekend is geworden dat er geen inschrijvingen zijn op de aanbestedingsprocedure voor aanleg en exploitatie van de railterminal, heb ik heel veel contact gehad, ook met de provincie. Daarbij is ook gesproken over wat er nodig zou zijn om de railterminal alsnog te realiseren. Maar ik laat het voortouw hiertoe dus vooralsnog bij de provincie Gelderland.

Dan was er nog een vraag van de heer Grinwis en meneer De Hoop over dat er geen geld is voor elektrificatie van Almelo en Oldenzaal. Ik begrijp de behoefte van de regio – ik ben daar zelf ook weleens geweest – om wat betreft de elektrificatie de beweging erin te houden, zeker nu de start van de nieuwe concessie snel dichterbij komt. Op dit moment heeft ProRail de totale kosten voor de elektrificatie van Zutphen-Oldenzaal geraamd op 130 miljoen euro en van het traject Almelo-Hardenberg op 65 miljoen. Overijssel heeft al laten weten de planuitwerking voor Almelo-Hardenberg in ieder geval voort te willen zetten en een bijdrage te willen leveren. Overijssel heeft daarvoor ook gevraagd om cofinanciering van het Rijk. Dit zijn dus van die momenten dat er aan het eind van je geld nog zulke mooie ambities over zijn. Dit valt natuurlijk echt heel moeilijk uit te leggen. Er rijden oude dieseltreinen en we willen met z'n allen ook verduurzamen. Vervolgens moet de provincie dadelijk toch weer van die dieseltreinen aanbesteden. Dat willen we met elkaar natuurlijk eigenlijk

niet. Dat is ook de reden waarom we naar het Klimaatfonds hebben gekeken, om maar eens een voorbeeld te noemen. Daar zie je weer dat de milieu-impact of de CO₂-impact van andere maatregelen groter is dan die van de elektrificatie van die spoorlijnen. Dan vis je dus ook bij zo'n Klimaatfonds achter het net. Dat is gewoon ontzettend jammer, want als ik het er met Rob Jetten over heb, zegt hij ook: ik vind het gewoon heel jammer; we zouden dat het liefst ook kunnen doen. Op dit moment zie ik in elk geval geen financiële ruimte om hierbij te kunnen helpen.

De voorzitter:

Duidelijk. Dan zijn we klaar met de beantwoording in eerste termijn van de bewindspersonen van het demissionaire kabinet. Ik wil voorstellen dat wij een dikke tien minuten gaan schorsen. Dan kan iedereen even de tijd nemen, eventueel voor moties of andere zaken, en dan komen we daarna weer terug.

De vergadering wordt van 15.45 uur tot 16.00 uur geschorst.

De voorzitter:

Welkom weer bij het notaoverleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. We hebben net de beantwoording door het kabinet gehad en we gaan verder met de tweede termijn van de Kamer. Daarvoor wil ik als eerste de heer Heutink van de PVV het woord geven. Ik moet het toch zeggen: u heeft nog achttien minuten voor de tweede termijn. Ik weet niet of u ze allemaal nodig hebt, maar ik geef u het woord.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter. Ik noemde het MIRT in de eerste termijn al een «sprookjesboek» en daarmee kan ik die achttien minuten, als ik wil, compleet volpraten. Maar ik zal u geruststellen: dat gaan we niet doen. Wat mij echter wel heeft verwonderd – ik loop inmiddels toch al bijna drie jaar in dit huis rond, waarvan nu twee maanden als Kamerlid – is de bestuurlijke spaghetti waarin we onszelf hebben gerommeld. Als je kijkt wat er allemaal wel niet opgetuigd moet worden om een weg aan te leggen en om aan vergunningen te voldoen, dan denk je echt wel: wat zijn we hier allemaal met elkaar aan het doen? Waar zijn we beland? En dat MIRT blijft stilstaand water. We kunnen wat rommelen in de marges, maar als we nou spreekwoordelijk echt willen doorrijden als het gaat om de auto, de trein of wat dan ook, dan kunnen we niks omdat we onszelf hebben klemgezet. Het enige wat dan gebeurt, is dat we beloftes gaan verbreken, zoals bij de N35 gebeurd is. Ik ben blij dat de Minister heeft aangegeven dat dit hem extra pijn doet; dat doet het ons ook. Maar feit is natuurlijk dat het eigenlijk bezopen is dat het überhaupt nodig is, terwijl er ook gewoon andere keuzes gemaakt hadden kunnen worden.

De regio, niet alleen in Oost-Nederland maar ook in de rest van Nederland, heeft nu gewoon geen perspectief. Het geld is zo meteen weg, en dan is het maar de vraag of dat geld weer terugkomt en wanneer, hoeveel dat dan is en hoeveel jaar dat nog gaat duren. Het maakt het extra pijnlijk dat dit kabinet dat nu doet. Ik begrijp dat het kabinet dit al voor het was gevallen had aangekondigd, maar tegelijkertijd komen ze na de val van het kabinet wel met een begroting en een MIRT-overzicht op de proppen waarin deze schuif, zoals we die noemen, staat voorgeschreven. Daarmee zet dit kabinet het nieuwe kabinet met de rug tegen de muur, want het ontnemt een nieuw kabinet de ruimte om te gaan kijken op welke manier we die voorgestelde 4,1 miljard gaan dekken. Moeten we dat niet ergens anders van doen, zodat we, als er een oplossing komt voor de problemen die dit kabinet ook ervaart, in ieder geval meters kunnen blijven maken? Het is heel vervelend dat het kabinet dat op deze manier doet.

Om enerzijds perspectief te bieden en anderzijds toch ruimte over te laten voor een nieuw kabinet hebben wij twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat dit kabinet voornemens is om ruim 4 miljard euro te herprioriteren;

constaterende dat deze herprioritering plaatsvindt uit zeventien belangrijke MIRT-projecten;

overwegende dat er al meer dan 1 miljard euro is uitgetrokken uit het coalitieakkoord om achterstanden in te lopen, waarmee het kabinet, in ieder geval tot er nieuw kabinet aangetreden is, uit de voeten zou moeten kunnen;

van mening dat deze regering een nieuwe regering de mogelijkheid ontnaemt om het geïntensiveerde onderhoud op een andere manier te financieren;

verzoekt de regering om geen onomkeerbare stappen te zetten in relatie tot de herprioritering tot er een nieuw kabinet is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Heutink.

Zij krijgt nr. 30 (36 410-A).

De heer **Heutink** (PVV):

Dan de tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet bij zeventien MIRT-projecten een groot deel van het budget herprioriteert;

constaterende dat het niet duidelijk is of, wanneer en hoe de projecten opnieuw gefinancierd of hervat kunnen worden;

van mening dat de overheid een plicht heeft aan medeoverheden en andere belanghebbenden om hier zo snel mogelijk duidelijkheid over te verschaffen;

verzoekt de regering om met een plan van aanpak te komen, nog voor het zomerreces, over hoe zij denkt de zeventien gepauzeerde MIRT-projecten te herfinancieren en te hervatten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Heutink.
Zij krijgt nr. 31 (36 410-A).

De heer Grinwis (ChristenUnie):

De motie is zo klaar als een klontje. Daar heb ik eigenlijk geen vragen over. De motie is gericht aan deze demissionaire regering, terwijl uit het antwoord van de Minister duidelijk bleek dat er een flinke prijsindexatie over die 4,1 miljard heen moet, dus gaat u maar uit van ongeveer 6 miljard, als ik het zelf maar even afrond. Dat is ongeveer nodig om die zeventien projecten op te pakken. Dan is het toch in die zin vooral een motie aan het adres van de onderhandelende partijen zelf? Volgens mij kan mijn collega Heutink samen met nog een aantal mensen ervoor zorgen dat die 6 miljard er ruim voor het zomerreces weer bijgeplust staat. Volgens mij is dat ook het beste signaal aan alle regionale medeoverheden dat het nieuwe kabinet het er niet bij laat zitten, maar die zeventien MIRT-projecten zeer serieus neemt.

De heer Heutink (PVV):

Dan is meneer Grinwis wat te kort door de bocht. Ik zal dat, denk ik, niet vaak tegen hem zeggen, maar in dit geval doe ik dat toch wel. Wat gaat er namelijk zo meteen gebeuren? Op het moment dat je die schuif gaat maken, gaat alle capaciteit van die aanlegprojecten naar onderhand toe. Rijkswaterstaat zal anders gaan prioriteren. De heer Grinwis weet als geen ander hoelang het duurt voordat hier geld ergens voor op de begroting staat. Daar moet echt keihard voor gevochten worden voordat je dat voor elkaar hebt gekregen. Dat gesprek over de vraag waar we iets van gaan betalen, daar zijn we nu te vroeg mee. Laat dat aan de onderhandelende partijen over, in plaats van dat het kabinet nu gaat zeggen: wij gaan die 4 miljard euro dekken uit belangrijke infrastructuurprojecten. Ik zou dat nog weleens willen heroverwegen en ik denk ook dat het zuiver is om het op deze manier te doen. Daarom die motie, voorzitter.

De voorzitter:

Was u gekomen aan het einde van uw termijn?

De heer Heutink (PVV):

Zeker.

De voorzitter:

Oké. Dan verzoek ik de heer Grinwis om het voorzitterschap weer van mij over te nemen.

Voorzitter: Grinwis

De voorzitter:

Met plezier. Dan is het woord aan de heer De Hoop voor zijn tweede termijn.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter. Vooral ook dank aan de bewindspersonen voor hun goede en scherpe beantwoording in eerste termijn. Als ik kijk naar het debat, concludeer ik dat wij vandaag bij het MIRT niet alleen het geld verdelen tussen de projecten, maar helaas vooral ook stikstofruimte en arbeid. Dat is iets wat we heel zorgvuldig met elkaar moeten doen. Mijn fractie heeft ook niet voor niets aan het begin van het debat gezegd dat

wat dat betreft de voorkeur echt bij onderhoud ligt en bij openbaar vervoer, omdat dat zaken zijn die we ook daadwerkelijk direct kunnen doen.

Dan kom ik ook bij het amendement dat ingediend is door de heer Heutink maar ook door NSC, VVD en BBB. Dat daar wat aan moet gebeuren, is voor ons ook heel helder. Wij hebben ook niet voor niets eerder de motie gesteund aangaande de situatie in Mariënheem. Het is natuurlijk een zorgelijke situatie dat een N-weg door een dorp gaat. Ik vind ook dat dat direct aangepakt moet worden, maar als je naar het amendement kijkt, worden er 94 miljoen gedekt uit instandhouding en onderhoud. De vraag is ook hoe snel daar echt iets kan gebeuren. De situatie die ik voor mij zie, is dat we met dat aangenomen amendement geld op de plank komt te liggen voor iets waarin we op korte termijn dat verschil helaas nog niet kunnen maken. Ik ben echt bang dat we daarmee een nieuwe teleurstelling registreren voor de regio. Ook de suggestie die de VVD deed – «knip dat met elkaar op» – gaat volgens mij best wat arbeid kosten van juristen, die we misschien beter op een plek ergens anders kunnen inzetten. De vraag is ook of de MER-procedure het wel toestaat dat je het opknipt, want volgens mij wordt er getoetst op de eindfase. Ik snap dus de suggestie die gedaan wordt en ik vind het een sympathiek idee, maar ik denk dat dit voorstel in het huidige MIRT gewoon niet verstandig is. Daarom kijken wij daar kritisch naar. Dat wilde ik wel vandaag al zeggen, omdat het zoveel plaats heeft ingenomen in dit debat.

De voorzitter:

Volgens mij is de heer De Hoop aan een punt toegekomen. Ik zie twee interrupties, van de heer Heutink en van mevrouw Veltman. Allereerst de heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

De heer De Hoop weet als geen ander wat er gebeurt als je ergens bij een project geld weghaalt. Dan gebeurt er helemaal niets meer. Dat is ook wat we zien bij de N35. Als daar zo meteen dat geld weggehaald wordt, dan is het maar de vraag wanneer dat geld weer terugkomt. Denkt meneer De Hoop niet dat er op een gegeven moment een oplossing gaat komen voor stikstof, door de formerende partijen of komend jaar of misschien over twee jaar? Want laten we eerlijk zijn, dit kan op deze voet ook niet meer verder. We staan compleet op slot met z'n allen. Er moet en zal een oplossing komen. Ik heb er ook vertrouwen in dat die er komt. Snapt de heer De Hoop dat we op het moment dat we dat geld weghalen, één ding zeker weten, namelijk dat er in ieder geval de komende jaren helemaal niets meer gaat gebeuren?

De voorzitter:

Dit was de heer Heutink van de PVV. Dan is het woord nu weer aan de heer De Hoop van GroenLinks-PvdA.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik wil het liefst niet een stikstofdebat voeren, maar ik kan niet anders dan nu tegen de PVV zeggen: als je echt wil dat dit soort situaties snel opgelost worden, dan moet je zorgen dat er krimp komt van de luchtvaart en dan moet je zorgen dat er krimp komt in de landbouw; dat is de enige manier waarop we niet alleen deze kwestie aan kunnen pakken, maar ook die andere op mijn lijstje. Als we dat niet met elkaar doen, dan blijven we de komende tijd met elkaar in deze situatie zitten. Het is dus eigenlijk ook een oproep vanuit mijn kant aan de onderhandelende partijen: je kunt geld aan de kant zetten voor dit project, maar als je echt wil dat we hier snel een oplossing hebben, zul je gewoon stikstofbeleid moeten voeren.

De voorzitter:

Tot zover, meneer Heutink? Dan geef ik het stokje door aan mevrouw Veltman voor haar interruptie.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik hoor de heer De Hoop zeggen dat de verwachting is dat het extra capaciteit kost, juist als je een focus aanbrengt in het hele N35-traject. We hebben de Minister net horen zeggen dat het juist in positieve zin gaat schelen voor de onderzoeks- en rekencapaciteit. Dat soort zaken is nou precies waarom wij denken dat het met die focus echt kansrijk wordt. Anders zou ik het met u eens zijn dat je het geld niet alleen maar weer op de plank moet laten liggen. Maar de combinatie is dan een hele belangrijke.

De **voorzitter**:

Tot zover mevrouw Veltman van de VVD. Het woord is weer aan de heer De Hoop.

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

Ik maak daar toch een andere inschatting dan de Minister, omdat bij de MER-procedure heel vaak het totale project getoetst wordt. Ik vraag me af wat voor een situatie er gaat ontstaan als je dat opknipt. Ik denk dat daar dan juridisch aardig wat inzet nodig is, die we misschien op andere plekken beter kunnen gebruiken. De vraag is ook hoelang dat dan duurt. Ik vind het op deze manier dus niet wenselijk. Ik denk dat we hiermee een nieuwe teleurstelling in die regio gaan registreren. Dat zou ik ontzettend jammer vinden.

De **voorzitter**:

Mevrouw Veltman voor een tweede interruptie.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Blijkbaar zijn we het dan niet helemaal eens, maar deze motie is nou juist bedoeld om die teleurstelling te voorkomen.

De **voorzitter**:

Het woord is weer aan de heer De Hoop. Ik stel voor dat hij na een korte reactie zijn betoog vervolgt.

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

Ik blijf eigenlijk bij mijn eerste reactie. Er is gewoon een verschil van inzicht tussen de VVD en GroenLinks-PvdA. Dan ga ik door met het Noorden, beginnend bij het knooppunt Meppel. Ik ben heel blij met het amendement dat wij met de ChristenUnie, CDA en D66 ingediend hebben om dat nu echt aan te pakken. De Kamer heeft eerder natuurlijk al een bedrag van ruim 30 miljoen gereserveerd; volgens mij gaat het om 35 miljoen. Dat komt inderdaad uit het voorstel waarvan de VVD, de heer Minhas, de eerste indiener was. Maar ik zou ook willen zeggen: met dat voorstel is er nog geen ruimte geweest voor die extra IC's, is er geen ruimte geweest voor extra treinen. Als we echt met elkaar willen dat die extra ruimte er is, dat er meer frequentie is op het spoor, dan is de enige manier om dat te doen, zorgen voor die volledige bijdrage. Ik zeg toch ook even heel scherp dat Noord-Nederland niets heeft gehad aan het amendement-Minhas. In de praktijk heeft dat nu namelijk nog niks opgeleverd. Als we met elkaar dat doel echt veilig willen stellen, dan zul je volgens mij morgen bij de begroting – ik hoop dat de andere partijen daar dan in meegaan – dat voorstel moeten steunen, want dan help je de mensen in het Noorden echt. Dan nog verder over het Noorden, want het amendement van de heer Minhas was voor een gedeelte ook weer een beetje een sigaar uit eigen doos in het Noorden. Dat is heel vaak gebeurd in de afgelopen

MIRT-projecten. Ik zou het zo mooi vinden als we nu een voorstel kunnen doen dat het haalt zonder dat dat ook weer ten koste van iets ander gaat. In de eerste termijn proefde ik toch bij de PVV, maar ook bij de BBB een beetje een terugtrekkende beweging met betrekking tot de Lelylijn. Er werd nadrukkelijk het bedrag genoemd dat voor de Lelylijn gereserveerd staat. Het baart mij wel zorgen dat twee maanden na de verkiezingen de Lelylijn alweer onder druk staat in de huidige Kamer. Ik wil dat echt voorkomen. Daarom zal ik daar later een motie over indienen en zal ik daar ook nog samen met de heer Grinwis een motie over indienen. De Lelylijn is namelijk echt cruciaal voor Noord-Nederland. Die is echt cruciaal voor de bereikbaarheid, de leefbaarheid, het toekomstperspectief en de woningbouw. Die is gewoon ontzettend belangrijk. Voorzitter. Dan ga ik naar mijn moties. Allereerst hebben wij een motie over de dieseltreinen in het oosten van het land.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er in het oosten van het land enkele baanvakken zijn waar met dieseltreinen wordt gereden (onder andere Almelo-Mariënberg en Hengelo-Zutphen);

overwegende dat de provincie Overijssel deze lijnen wil elektrificeren, omdat dit bijdraagt aan het verduurzamen van het openbaar vervoer en ook van belang is voor de continuïteit van deze spoorlijnen, omdat het einde van de levensduur van het huidige materieel in zicht is;

constaterende dat de Rijksoverheid een eerder gedane toezegging om deze elektrificatie mede te financieren niet lijkt na te komen;

verzoekt de regering om in overleg met de provincie Overijssel te treden om te bezien op welke wijze het Rijk kan bijdragen aan het bespoedigen van de elektrificatie van deze lijnen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Hoop, Grinwis, Vedder en Bamenga.

Zij krijgt nr. 32 (36 410-A).

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

De tweede motie gaat over de Lelylijn.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat de bereikbaarheid van Noord-Nederland verbetering behoeft en de Lelylijn hier een belangrijke bijdrage aan zal leveren;

overwegende dat de komst van de Lelylijn van belang is voor de bereikbaarheid van Noord-Nederland;

spreekt uit dat de komst van de Lelylijn zeer gewenst is en dat de reeds gereserveerde middelen (3 miljard euro) voor deze lijn hiervoor gereserveerd moeten blijven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Hoop, Grinwis en Bamenga. Zij krijgt nr. 33 (36 410-A).

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Dan Amelisweerd.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat afnemende overheidsbudgetten, aanhoudende stikstofknelpunten en hernieuwde aandacht voor de wensen van de regio soms vragen om herbezinning op oude infraplannen;

overwegende dat de regio Utrecht een alternatief plan heeft uitgewerkt voor de verbreding van de A27, dat veel sneller te realiseren is;

overwegende dat voor de originele MIRT-verkenning van het A27-project in de MKBA niet is uitgegaan van het bredewelvaartsbegrip;

verzoekt de regering om beide plannen voor de A27 bij Amelisweerd te toetsen op alle maatschappelijk relevante effecten, en de Kamer hierover te berichten voordat verdere stappen worden genomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Hoop, Grinwis, Bamenga en Kostić. Zij krijgt nr. 34 (36 410-A).

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

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het doortrekken van de Noord/Zuidlijn van belang is voor de bereikbaarheid van de regio Amsterdam;

constaterende dat het Rijk minder middelen beschikbaar stelt voor dit project en hierdoor een tekort van ruim 1,5 miljard is ontstaan;

verzoekt de regering om in overleg met de regio en ProRail te zoeken naar een oplossing voor dit tekort, zodat dit project doorgang kan vinden, en de Kamer over de uitkomsten hiervan voor de behandeling van de begroting te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Hoop.

Zij krijgt nr. 35 (36 410-A).

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

En dan mijn laatste motie. Die zal ik hierna aanhouden, maar ik vind het wel belangrijk om een aangehouden motie op dit punt te hebben.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er diverse spoordijken zijn waar verzakkingen plaats hebben gevonden, zoals recentelijk in Zeeland en bij Culemborg;

overwegende dat het cruciaal is dat spoorinfrastructuur veilig is en dat de continuïteit van de dienstregeling niet in gevaar mag komen door achterstallig onderhoud;

overwegende dat ProRail onderzoek doet naar de situatie van de kwetsbare spoordijken;

verzoekt de regering om op korte termijn met een plan van aanpak te komen om de kwetsbare spoordijken aan de actuele normen te laten voldoen en hierbij ook de benodigde budgetten te inventariseren, en de Kamer hierover te informeren voor de behandeling van de begroting voor het jaar 2025,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Hoop en Vedder.

Zij krijgt nr. 36 (36 410-A).

Dank aan de heer De Hoop voor zijn tweede termijn. Ik zie nog een vraag van mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik vraag me het volgende af. Ik hoorde meneer De Hoop spreken over het wegen van de maatschappelijke effecten van de verschillende opties bij A27-Amelisweerd. Ik begrijp die vraag goed. Kijk tegelijkertijd naar alles wat al die jaren doorlopen is voor het tracébesluit dat nu bij de Raad van State ligt. Dat was een heel traject, waarin er gesprekken zijn gevoerd met een heleboel belanghebbenden, met echt hele moeilijke tussenstappen en besluiten. Wordt er geen dubbel werk gedaan? Ik kan mij overigens voorstellen dat het voor het nieuwe alternatief ook al deels is gedaan. Maar op het moment dat we al dit soort dingen doen, zijn we misschien wel heel veel dubbel werk aan het doen. Dat levert ontzettend veel vertraging op. Dat kunnen we volgens mij niet gebruiken, want dat is er al genoeg.

De **voorzitter**:

Meneer De Hoop over dubbel werk, wel of niet.

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

Ik denk dat het niet het geval is. Als je dit binnen de bestaande bak doet, het alternatief dat door de regio zelf is uitgewerkt – ik vind het echt heel belangrijk dat dat er is – kan het volgens mij sneller en voor minder geld. Het heeft dan ook minder risico en is veel beter voor natuur en omgeving. Ik zou het dus heel verstandig vinden dat we daar heel goed naar kijken en dat het kabinet die twee plannen naast elkaar legt. Volgens mij kan dat best snel. Dan kan er een afweging gemaakt worden. Ik zou het buitengewoon pijnlijk vinden als wij nu het initiatief van de regio zomaar even naast ons neer zouden leggen. Ik vind het belangrijk dat het kabinet daar goed naar kijkt.

De **voorzitter**:

Nog een keer, mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik heb niet het idee dat er al iets naast ons neer wordt gelegd. Volgens mij heeft de Minister aangegeven dat hij heel uitvoerig gaat kijken naar precies dat wat er voorligt en wat dat dan precies behelst. Dat wil ik nog wel even meegeven. Het is niet zo dat we zomaar alles wel of niet doen. Ik vertrouw erop dat we daar op een gegeven moment over worden bijgepraat door de Minister in een rapportage of een brief.

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

Wederom een verschil van inzicht. Ik heb nu gelukkig nog de mogelijkheid om nog even te zeggen dat bij de motie over Amelisweerd ook mevrouw Kostić van de Partij voor de Dieren medeondertekenaar is. Dan heb ik dat ook gelijk gecorrigeerd.

De **voorzitter**:

Dan geef ik graag het voorzitterschap weer aan u terug, meneer De Hoop.

Voorzitter: De Hoop

De **voorzitter**:

Dan is het woord aan mevrouw Veltman van de VVD. U heeft nog negen minuten.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank u wel. Allereerst is het natuurlijk goed om te constateren dat de meeste mensen hier aan tafel het allemaal heel vervelend vinden dat die zeventien projecten op pauze staan. Wat de VVD betreft krijgen die projecten, die allemaal tot de status «grijs» zijn vervallen, weer kleur. Dat moeten we goed en zo snel mogelijk doen. We hebben het uitvoerig gehad over het probleem bij Mariënhoeve. Er komt een motie van onze kant. Die zullen wij morgen bij de begroting indienen. Die is bedoeld om focus aan te brengen, waardoor in onze ogen de kansrijkheid en de haalbaarheid van een oplossing dichterbij komt. Dan Meppel. Ik heb de Staatssecretaris horen zeggen dat er aanvullend op de treinen van de NS ook andere vervoerders kunnen rijden zodra de infrastructuur daarvoor geschikt is. Dat is echt fantastisch voor de reizigers; die zouden hiermee zijn geholpen. Als reizigers daar blij mee zijn, ben ik daar ook zeer blij mee. Ik hoop dat dit echt een plek kan krijgen in het vervolg, in ieder geval bij de evaluatie van de concessie in 2029. Tot slot; althans, bijna tot slot. Ik ben blij dat er een toezegging is om het gesprek over de N18 te voeren in de regio. Ze zitten daar naarstig te

wachten om geholpen te kunnen worden met de verkeersveiligheidsmaatregelen die ze daar kunnen treffen.

Ik ben ook blij dat de Minister heeft aangegeven dat voor de veiligheid van natuurgebieden en woonwijken het maaien van de bermen in de protocollen van Rijkswaterstaat komt. Ik ga ervan uit dat dat ook bij sporen het geval is.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank voor uw bijdrage. Dan is het woord aan de heer Olger van Dijk van NSC.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank, voorzitter. Ook dank voor de uitgebreide beantwoording van de Minister en de Staatssecretaris, die wat mij betreft op veel punten verhelderend is geweest. Toch blijven er bij mij ook nog een paar dingen liggen.

Om te beginnen denk ik dat er helder uiteen is gezet hoe belangrijk het is om de onderhoudsopgave goed neer te zetten voor de komende jaren. Tegelijkertijd ben ik het geheel met mevrouw Veltman eens; ook NSC vindt dat we moeten werken aan meer kleur op de zeventien grijze projecten. We gaan er alles aan doen om dat weer mogelijk te maken. Dat zal financieel zijn, maar denk ook aan het tegengaan van personeelskrapte en toch ook weer aan het s-woord, stikstof. Vandaag is mij weer helder geworden hoe relevant dat is voor dit dossier.

We gaan dat debat hier inderdaad niet voeren, maar ik heb toch een enkele opmerking. Ik ben blij dat de Minister aangeeft dat een hogere drempelwaarde, van 1 mol per hectare per jaar, in ieder geval solaa's biedt wat betreft de onderzoekslast, met het mooie voorbeeld van de N35, dat het misschien maar op 1 of 2 locaties zou zijn in plaats van op 25. Wij denken dat dat op korte termijn zou kunnen worden ingevoerd. Het komende halfjaar wordt daarnaar gekeken, ook met de Raad van State. Dat doet echt wel iets, denk ik, ook gegeven de beperkingen van de inzet van de stikstofdeskundigen voor vele projecten. Dat zou in ieder geval iets zijn. Zelf denk ik dat het meer zou kunnen zijn, ook ten aanzien van de aanleg en het gebruik; maar goed, dat moet de toekomst gaan laten zien. Ik heb toch misschien ook een opmerking over de aanpak als zodanig. De heer De Hoop zei dat we moeten proberen die stikstof verder te reduceren. Ik begrijp dat en NSC erkent en ondersteunt dat ook. Tegelijkertijd gaat dat niet helpen bij deze aanlegprojecten. We gaan het op een ander moment hebben over de luchtvaart. Wij denken dat je echt naar een wezenlijk andere aanpak moet. Wij noemen dat «van depositie naar emissie». Wij realiseren ons dat dat echt niet van vandaag op morgen geregeld zal zijn, want daarvoor zou je onder andere de Wet stikstofreductie en natuurverbetering moeten aanpassen en daar gaat tijd overheen. Maar wij denken dat het in gang zetten daarvan heel veel kan doen voor de aanleg en het gebruik. Dat in ieder geval over dit punt, in de hoop dat met middelen die zeventien projecten echt in beweging gaan komen.

Dan heb ik toch ook nog even een opmerking over de eerder gestelde vraag hoe wij er nou alles aan kunnen doen om zo veel mogelijk door te werken aan die zeventien projecten. Ik ben blij met de toezegging van de Minister dat daar waar mogelijk – zo heb ik hem in ieder geval verstaan – de bestuurlijke overleggen in combinatie met de overleggen die er zijn, op het punt van de oorspronkelijke scope van die projecten toch doorgang kunnen vinden, ook om het belang van die projecten kracht bij te zetten. Dat speelt natuurlijk onder andere bij het knooppunt A1/A28 bij Hoevelaken. Ik heb die vragen mede namens de heer Stoffer gesteld. Hij zal daar mogelijk nog op terugkomen bij de begrotingsbehandeling.

Dan kom ik toch nog even op een enkelspoorproject, namelijk de Nedersaksenlijn. De antwoorden waren verhelderend, maar op één punt wat minder. Dat punt betreft de tweede fase. Ik begrijp dat u nog geen financiële raming kunt geven daarvan, maar om een beeld te krijgen van wat nou de financiële uitdaging voor de komende jaren is, is het wel van belang om iets van een orde van grootte te krijgen. Het kan desnoods weergegeven worden in een bandbreedte van wat die tweede fase ongeveer zou moeten kosten.

Dan kom ik ook nog op Meppel. De Staatssecretaris was er duidelijk over dat in het tegengaan van storingen, waar het natuurlijk over gaat, beide projecten nodig en belangrijk zijn. Zo heb ik het in ieder geval verstaan. Toch heb ik daar nog een vraag over. We hebben nu dat project voor spoor- en perroncapaciteit in Meppel, waar die 35 miljoen voor is. Het andere amendement gaat over de overwegen. Maar ik heb de Staatssecretaris ook zo verstaan dat zij er alles aan gaat doen dat dat sneller gaat. Dus stel nou dat het verbeteren van die spoor- en perroncapaciteit sneller dan die negen jaar gaat en dat het project toch al in beweging kan komen – daar zijn nu namelijk al middelen voor – kan dat dan niet toch al veel doen in het tegengaan van die verstoringen, ook los van dat andere project, dat ook iets gaat toevoegen? Mijn vraag in de eerste termijn was ook: hoe zou je die twee projecten moeten duiden? Misschien kan de Staatssecretaris daar toch nog een keer op ingaan.

Ik ben blij te horen dat de Minister over de invoering van de vrachtwagenheffing aangeeft dat er een ondersteuningsloket wordt ingericht bij de RVO voor het mkb om duidelijk te krijgen welke ondersteuningsmaatregelen er zijn en dat maatwerk ook een mogelijkheid is. Dank daarvoor. Dan heb ik nog een opmerking over de sluizen. Die heb ik ook willen noemen omdat de vaarwegprojecten nog weleens uit het zicht raken bij dit soort overleggen, terwijl die ook erg belangrijk zijn voor onze Nederlandse economie en de binnenvaart. De wachttijden nemen aanzienlijk toe. De economische schade is nog niet in beeld, maar ik ben in ieder geval blij dat de Minister heeft aangegeven dat het zeker zal worden meegenomen bij de verdere weging van het eventueel weer opstarten van deze projecten.

Tot slot kom ik bij een voor NSC heel belangrijk onderwerp. Dat is hoe we nu investeren en hoe we dat doen in de Randstad binnen Elke regio telt! Mijn fractie is ervan overtuigd dat dat evenwichtiger kan, zoals ook in dat rapport wordt aangegeven. Ik ben blij te horen dat de Minister zegt dat ook hierin de eerste stappen worden genomen om die bredewelvaartsaspecten van toegankelijkheid en veiligheid meer mee te wegen en zo tot een evenwichtigere verdeling van investeringen tussen de Randstad en de regio in het MIRT te komen. Eigenlijk moet ik «stedelijke gebieden» zeggen. Ik wil die tegenstellingen namelijk niet te groot neerzetten, want ook binnen provincies kunnen er verschillen zijn tussen de regio en de stedelijke gebieden. Maar ik mis nog een beetje het daadwerkelijk willen realiseren daarvan. Ik hoor een duidelijke inspanning, maar ik hoor de Minister ook zeggen dat hij daar nog niet echt een termijn op kan plakken. Mijn fractie vindt het van belang dat we daar nu echt snel werk van maken, zodat we daar ook echt vanaf het volgende MIRT, 2025, veel meer aandacht aan kunnen besteden. Daarom zou ik dit graag willen beleggen met een motie, die mede wordt ingediend door mevrouw Van Zanten, de heer Grinwis, meneer De Hoop, meneer Bamenga en mevrouw Vedder.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het rapport Elke regio telt concludeert dat door het gehanteerde afwegingskader voor infrastructuurbeslissingen MIRT-investeringen in de regio achterblijven bij de Randstad;

constaterende dat dit rapport aanbeveelt om bredewelvaartsaspecten, zoals veiligheid, gezondheid, leefomgeving en toegankelijkheid, op te nemen in het afwegingskader;

overwegende dat in reactie op het rapport het kabinet aangeeft zich in te spannen bij infrastructuurbeslissingen breder te kijken dan de MKBA, maar dat dit nog niet doorgevoerd is in het MIRT 2024;

verzoekt de regering het afwegingskader van infrastructuurbeslissingen voor MIRT-investeringen vanaf 2025 zodanig aan te passen dat aspecten van brede welvaart worden meegewogen zodat op termijn een betere balans van investeringen tussen (dunbevolkte) regio's en stedelijke gebieden ontstaat,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Olger van Dijk, Van Zanten, Grinwis, De Hoop, Bamenga en Vedder.

Zij krijgt nr. 37 (36 410-A).

Dank voor uw bijdrage, meneer Van Dijk. Het woord is aan de heer Bamenga van D66.

De heer Bamenga (D66):

Dank u wel, voorzitter. Allereerst wil ik de bewindspersonen en ook de collega-Kamerleden bedanken voor het debat. Voor mij was het de allereerste keer. Ik kijk heel erg uit naar de debatten en discussies die nog gaan komen en hopelijk naar veel toezeggingen van de bewindspersonen naar aanleiding van de inbreng van D66.

Ik ben blij met de toezeggingen die nu gedaan zijn om het Platform Spoorgoederenvervoer te vragen om advies uit te brengen over welke kortetermijnmaatregelen de leefbaarheid in Brabant verbeteren. Mensen in Brabant hebben op dat punt namelijk behoefte aan perspectief, maar ik heb nog een vraag. Voor mij is namelijk niet helemaal duidelijk op welke termijn de Staatssecretaris dit verwacht rond te krijgen.

Ik ben ook blij met de toezegging om de Kamer te informeren over het vervolg van het Zuidasdok. Toch maak ik mij nog steeds zorgen over het Zuidasdok en de Noord/Zuidlijn. Als D66 zijn wij voor het aanleggen van de Noord/Zuidlijn en tegen bezuinigingen en korten op het Zuidasdok. Deze projecten zijn namelijk cruciaal voor ons landelijk spoor netwerk. Ik heb in mijn eerste inbreng al gezegd dat mensen op dit moment bijna letterlijk op het spoor vallen. Er zijn meer goede verbindingen nodig voor internationale treinen, want die dragen bij aan minder vliegen op korte afstanden. De realisatie van deze projecten is daarom wat ons betreft heel erg belangrijk. In de woorden van de commissie-Dekker: ze zouden er kost wat kost moeten komen. Ik zou daarom hieromtrent graag meer commitment van de bewindspersonen willen vragen. Staan de bewindspersonen nog achter de conclusies van de commissie-Dekker?

Het is goed om te horen dat er nog 902 miljoen op de reservering voor de Noord/Zuidlijn staat, maar wat als de kosten van de Noord/Zuidlijn daarboven toenemen? Welke opties komen dan in beeld? D66 wil idealiter überhaupt niet dat we die middelen aanwenden. Ik doe dus een nadrukkelijke oproep op de bewindspersonen om dit besluit te heroverwegen. Ook dien ik een motie in om de alternatieven hiervoor in beeld te brengen.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende de geschrapte reservering voor de ov-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer;

constaterende de blijvende noodzaak van deze verbinding voor woningbouw en het (internationaal) treinvervoer;

verzoekt de regering hiervoor alternatieve financieringsbronnen in beeld te brengen en alternatieve financieringsvormen te onderzoeken, en de Kamer hierover voor de zomer te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Bamenga, De Hoop en Vedder. Zij krijgt nr. 38 (36 410-A).

De heer **Bamenga** (D66):

D66 blijft onverkort staan achter de Lelylijn, een betere verbinding in het Noorden, en dient daarom met GroenLinks-PvdA een motie mede in. Dan Meppel/Zwolle. Ik doe vanaf hier een beroep op de formerende partijen om reizigers in het Noorden niet langer in de kou te laten staan. Mijn verzoek is dan ook om samen met ons op te trekken en het amendement van ChristenUnie, PvdA-GroenLinks, CDA en D66 te steunen.

Voorzitter. Dan een nieuw onderwerp, waar ik niet aan toe was gekomen in mijn eerste termijn. Ik verwacht dat we daar nog wel met elkaar over gaan spreken tijdens de debatten over strategische afwegingen rondom bereikbaarheid. Ik doe toch een voorzetje. Kan de Minister misschien nog toelichten of het beslisdocument over de bereikbaarheidsdoelen ook inzicht geeft in de verantwoordelijkheden en rollen van de verschillende ministeries en in welk departement voor welk deel van de financiering verantwoordelijk is? Op wat voor termijn kan dit naar de Kamer komen? Lukt het om dat voor het debat over strategische afwegingen naar de Kamer te sturen?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank voor uw bijdrage. Dan is het woord aan mevrouw Van Zanten van de BoerBurgerBeweging.

Mevrouw **Van Zanten** (BBB):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil de Minister en Staatssecretaris heel hartelijk danken voor de antwoorden. Ik vond het goed om te horen dat de aandacht en zorg voor de bereikbaarheid van de regio hier heel breed wordt gedeeld door eigenlijk alle partijen.

Ik was vooral blij met het antwoord van de Minister dat de situatie in Zeeland en de dreigende situatie bij Den Helder voor wake-upcalls hebben gezorgd bij Rijkswaterstaat en ProRail en dat nu voor de komende twee jaar hun plannen voor grote werkzaamheden goed op elkaar worden afgestemd. Ik zou de Minister in het kader van communicatie willen vragen of hij de hele Kamer hierover wil informeren middels een brief, om eventuele zorgen bij anderen weg te nemen.

Ik dank u wel.

De voorzitter:

Dank. Dan is het woord aan mevrouw Vedder van het CDA.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Dank, voorzitter. Ik begon mijn eerste termijn ermee dat voor het CDA bij elke beslissing over infrastructuur één hoofdvraag centraal staat, en dat is: versterkt of verzwakt het onze gemeenschappen? Dat is precies de reden waarom het CDA zo pleit voor bereikbaarheidsnormen. Veel meer dan dat we tot nu te hebben gedaan, moeten we bredewelvaartsaspecten meenemen in onze afwegingen rondom investeringen in infrastructuur. Dat is ook de reden dat ik met goede zin de motie van mijn collega van NSC daarover mede indien.

Ik wil nog even terugkomen op de Lelylijn. Dat is zo'n voorbeeld van een lijn die erop gericht is om gemeenschappen te versterken. Dat is waarom straks mijn collega aan mijn linkerkant, de heer Grinwis, daarover een motie zal indienen waar wij ook onder staan.

Ik had de formerende partijen uitgenodigd om te reflecteren op de Nedersaksenlijn. Dat is eigenlijk niet echt gebeurd, dus ik neem nu de vrijheid om nogmaals, ook richting de formerende partijen, te benadrukken dat met het geld, de middelen en afspraken die er nu al liggen, dit het moment is om de kans te pakken en te versnellen op de Nedersaksenlijn. Als we het hebben over infrastructuur die gemeenschappen verbindt, dan is ook de Nedersaksenlijn daar een heel belangrijk voorbeeld van.

Dat brengt mij uiteraard automatisch bij de flessenhals in Meppel. Ik ben het helemaal eens met mijn collega van de VVD. Zij heeft in haar termijn gezegd dat iedereen het recht moet hebben om te kiezen hoe je van A naar B gaat. Voor heel veel mensen die zich dagelijks door die flessenhals moeten duwen, lijkt die keuze soms niet echt meer op een keuze, want de vertraging loopt inmiddels al op tot ver over de negen uur per week, en we gaan richting de twaalf uur. Dat is bijna twee uur per dag. Ik heb de Staatssecretaris heel goed gehoord. Het probleem is groot. Het geld is echt nodig om hier een serieuze optie van te maken, om te kunnen kiezen hoe van A naar B te gaan. «De sleutel ligt bij de Tweede Kamer», heeft zij letterlijk gezegd. Ik heb dat goed gehoord en ik hoop dat de Tweede Kamer hier eensgezind in wil optrekken.

De voorzitter:

De heer Van Dijk van NSC wil u nog interromperen.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Het is meer een reactie op de vraag van mevrouw Vedder om een reflectie op de Nedersaksenlijn. Ik had een poging gedaan om daar wel aandacht voor te vragen, maar ik begrijp de vraag wel. Laat ik dat vanuit Nieuw Sociaal Contract dan ook doen. Wij hebben de Nedersaksenlijn een mooie plek gegeven in ons verkiezingsprogramma. Wij zijn heel blij met de middelen die vanuit Nij begun beschikbaar zijn gesteld voor de eerste fase. Het is mooi als dat ook snel tot uitvoering zou kunnen komen. Tegelijkertijd is voor een daadwerkelijke extra verbinding van het Noorden naar de rest van Nederland – zo kan je het zien, hè; het is ook nog een alternatief voor Meppel, net als de Lelylijn – die tweede fase iets wat wij op zichzelf warm toejuichen. Mijn vraag naar de middelen is natuurlijk ook zo van «niet alles kan tegelijk en overal, ook niet in financiële middelen». Dat is ook de reden dat ik heel erg benieuwd ben naar het antwoord van de Staatssecretaris op die vraag.

De voorzitter:

Mevrouw Vedder, was u aan het einde van uw betoog of nog niet?

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ja, dat was ik. Dank. Heel veel dank aan NSC, voor de reactie en voor de warme woorden voor de Nedersaksenlijn.

De **voorzitter**:

Dan is het woord aan de heer Grinwis van de ChristenUnie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter, dank. Dank ook aan beide bewindspersonen voor de hele heldere beantwoording. Het is echt leuk om weer eens een MIRT-debat te doen. Ik ga eerst maar eens even mijn moties indienen, voordat ik het vergeet.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat uit het voorlopig onderhandelingsakkoord over TEN-T blijkt dat de Lelylijn wel is opgenomen in het uitgebreide netwerk van TEN-T (realisatie voor 2050), maar nog niet in het (uitgebreide) kernnetwerk (realisatie voor 2040);

overwegende dat instemming en ondersteuning van andere lidstaten, met name Duitsland en Scandinavische landen, vereist is om de Lelylijn op te nemen in het (uitgebreide) kernnetwerk van TEN-T;

van mening dat de realisatie van de Lelylijn doorgang moet vinden;

verzoekt de regering zich tot het uiterste te blijven inspannen om de Lelylijn in de komende periode op te nemen in het (uitgebreide) kernnetwerk van TEN-T,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Grinwis, Vedder, De Hoop en Bamenga.

Zij krijgt nr. 39 (36 410-A).

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dan de tweede motie, die gaat over de A2 en is een kleine aanscherping van de best al aardige toezeggingen van de Minister.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de files voor de Maasbrug op de A2 tot sluipverkeer in (onder andere) de Betuwe leiden, en tot opstoppen voor de opritten bij Waardenburg;

overwegende dat de MIRT-verkenning A2 Deil-Den Bosch-Vught, die hier een oplossing had moeten bieden, grotendeels is geherprioriteerd, waardoor de aanpak van dit knelpunt voor onbepaalde tijd stil komt te liggen;

verzoekt de regering zo spoedig mogelijk samen met de regio maatregelen op het onderliggend wegennet in kaart te brengen om de verkeersveiligheid te waarborgen, waaronder bij de op- en afritten van de A2, en bij voorkeur voorafgaand aan het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving van 2024 te bepalen of de A2 Deil-Den Bosch-Vught in aanmerking komt voor alternatieve aanwending van de gereserveerde middelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Grinwis en Olger van Dijk. Zij krijgt nr. 40 (36 410-A).

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

De laatste motie. Daarbij heb ik even getwijfeld of ik «m bij LNV zou indienen of hier. Maar ik wil ook een signaal geven aan lenW, dus als stikstofwoordvoerder kom ik met het volgende verhaal.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een klein jaar geleden de motie-Grinwis/Boswijk (34 682/35 334, nr. 143) is aangenomen om de beleidsregels inzake extern salderen zo aan te scherpen dat eventueel aanwezige dier- en fosfaatrechten niet meer los verkocht kunnen worden;

overwegende dat het Ministerie van lenW bij extern salderen momenteel de eventueel aanwezige dier- en fosfaatrechten niet opkoopt;

overwegende dat de druk op de mestmarkt momenteel enorm is en nog extremer wordt als gevolg van de afbouw van de derogatie;

verzoekt de regering de beleidsregels voor extern salderen op korte termijn zodanig te verbeteren dat eventueel aanwezige dier- en fosfaatrechten niet meer los verkocht worden, maar in de transactie worden betrokken;

verzoekt de regering voorts dat het Rijk, dus ook lenW, per heden bij extern salderen zich voortaan ook richt op de opkoop van eventueel aanwezige dier- en fosfaatrechten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Grinwis en Vedder. Zij krijgt nr. 41 (36 410-A).

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter, ik weet niet of ik nog tijd heb?

De voorzitter:

Nou, u heeft al aardig wat tijd versnoept, en u bent nu ook 30 seconden over uw tijd heen.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Meent u dat? Nou, over Meppel en Ede zijn alle goede dingen wel gezegd. De dekking is uit de meevaller. Ik weet dat je volgens de regels der kunst uit financieel perspectief dan wel kan zeggen dat dat allemaal weer terug hoort te vallen aan Financiën, maar met een lenW-hart zeg je: dit zijn fantastische amendementen.

Voorzitter, dan dank ik tot zover mijn collega's en de Ministers voor het debat.

De voorzitter:

Dank ook aan de heer Grinwis. Ik wil schorsen tot 17.00 uur, en dan gaan we naar de tweede termijn van het kabinet.

De vergadering wordt van 16.42 uur tot 17.00 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef graag het woord aan de Minister voor de tweede termijn van het kabinet.

Minister Harbers:

Voorzitter, dank u wel. Dank aan de leden voor hun inbreng in tweede termijn. Een aantal leden herbevestigden dat ik iets had toegezegd en gaven aan dat ze daar blij of opgelucht door waren. Ik zal dat nu niet allemaal herhalen. Ik ga eerst in op een paar gestelde vragen en reageer dan op de moties op mijn terrein.

In de eerste plaats mijn reactie op de vraag van de heer De Hoop en mevrouw Veltman over de gevolgen als je de rondweg Mariënheem uit het project zou lichten. Ik heb in mijn beantwoording al aangegeven dat het een beetje koffiedik kijken en speculatief is wat er precies te doen staat, ook wat betreft de kansen die het heeft. Aan de ene kant wordt er gezegd: dan is de kans heel groot dat het gelijk kan. Dat weet ik niet. De opgave zal kleiner zijn dan wanneer je het hele traject doet, maar we weten niet in welke mate. Dat zal allemaal nader uitgezocht moeten worden. Datzelfde geldt voor de vraag of er juridische complicaties zijn of niet. Een MER is er nu nog niet. We zullen dan zien welke gevolgen dat zal hebben. Ik laat het een beetje in het midden. Het is een andere aanpak dan waar we nu mee bezig zijn met het hele traject in één keer. Dat zou tot gevolg kunnen hebben dat het in ieder geval een wat kleiner stikstofprobleem is, maar het is er nog altijd. In welke mate moet verder uitgezocht worden.

De heer Van Dijk vroeg naar de bestuurlijke overleggen per project. Ja, ik heb het toegezegd zoals hij dat zei, maar de gevolgtrekking was dat er per project nog altijd een bestuurlijk overleg is. We zoomen nu per regio, per een van de zeventien projecten in op wat daar gebeurt. Dat is soms ambtelijk, soms bestuurlijk en soms een kwestie van smaak hoe de regio dat overleg wil voeren. Het is niet een one-size-fits-all waarbij we overal hetzelfde type stuurgroep hebben als in het verleden. Tegelijkertijd zijn we het er volgens mij wel over eens dat we de zeventien projecten in het vizier moeten houden. De overleggen zullen de komende tijd vooral focussen op de aanpalende gevolgen. Als ik het zo vaag zeg, kan ik me voorstellen dat de heer Olger van Dijk vervolgens zegt: geef ons dan wel een beetje inzicht in hoe dat loopt bij die zeventien projecten. Laat ik die interruptie voor zijn en toezeggen dat we ook bij het volgende Bestuurlijk Overleg Leefomgeving en commissiedebat MIRT per project inzichtelijk maken welke vorm van overleg daar op dit moment over plaatsvindt. Dan kunt u dat ook goed volgen.

De heer Bamenga vroeg nogmaals of wij achter de commissie-Dekker staan. Ik heb aangegeven dat wij daarachter staan, ook in de gevolgtrekkingen dat het twee belangrijke projecten zijn met landelijke uitstraling. Ik heb daarbij gezegd dat er wel financiële zorgen zijn. Het is dus een ja, zou ik zeggen, maar we moeten het ook kunnen blijven betalen. Dat is een van de redenen dat we naar versoberingen kijken. Dat zal ook in de toekomst nog als afweging gelden.

Zijn andere vraag was: wat als het meer dan 902 miljoen extra wordt? Daar is niet in voorzien. Daarom kijken we nu naar het project, naar versoberingen en naar wat ons te wachten staat. Afhankelijk van wat daaruit komt, liggen er ingewikkelde of minder ingewikkelde keuzes op tafel. Daar kan ik nu niet op vooruitlopen. We zullen eerst dat huiswerk moeten doen.

De heer Bamenga vroeg ook om een beslisdocument met een eerste appreciatie van de uitwerking van de Mobiliteitsvisie, de betrokkenheid van andere departementen en hun financiering. Dat waren veel vragen in één beslisdocument, die ik niet allemaal op korte termijn kan beantwoorden. Andere departementen zullen als het gaat om financiering ook zeggen: wij zijn demissionair, dus dat is aan een volgend kabinet. We zijn natuurlijk volop bezig met de verdere uitwerking van de Mobiliteitsvisie. Ik heb een tijdpad geschetst, lopend tot het eind van het tweede kwartaal, om ook bij de uitwerking van de bereikbaarheidsdoelen alle informatie op tafel te hebben. Vooruitlopend op de hele MIRT-reeks staat er eind maart in de Kamer een debat gepland over strategische keuzes, dat we sinds een paar jaar als traditie hebben. Ik kan in de brief voorafgaand daaraan wel inzichtelijk maken waar we dan staan in de verdere uitwerking van de Mobiliteitsvisie en de betrokkenheid van andere departementen. Dat zal meer kwalitatief zijn. Dat zal naar zijn aard een tussenstand zijn, omdat de verdere besluitvorming pas later komt en hoogstwaarschijnlijk aan het volgende kabinet is. Dat zeg ik bij dezen toe.

De voorzitter:

Er is toch nog een interruptie van de heer Bamenga van D66.

De heer Bamenga (D66):

Ik wilde zeggen: dank voor de toezegging. Dit is eigenlijk precies waar we naar vroegen, dus dank u wel daarvoor.

Op het vorige punt: u zei dat we naar meer versobering toe gaan. Kunt u dat wat meer uitleggen? Wat bedoelt u precies met «meer versobering»? Ik begrijp dat u nog steeds onverkort staat achter hetgeen de commissie-Dekker in haar conclusies heeft aangegeven, maar u plaatst er wel een «maar» achter. Ik zou de Minister in ieder geval willen vragen of hij er toch alles aan wil doen, koste wat het kost, om ervoor te zorgen dat het er uiteindelijk gaat komen.

Minister Harbers:

Precies dat laatste zal een debat zijn: is het «koste wat het kost» of «niet tegen elke prijs»? Op het moment dat er ingewikkelde keuzes voorliggen, zal ik die keuzes inzichtelijk maken. Dan zullen wij een voorstel doen, maar dan zal de Kamer daar ongetwijfeld ook wat van vinden. Uiteindelijk moet wel tot aan de allerlaatste rekening van de aannemer betaald kunnen worden.

Mevrouw Van Zanten vroeg ...

De heer Bamenga (D66):

Ik had nog gevraagd hoe die versobering eruitziet.

Minister Harbers:

Dat durf ik niet te zeggen, want in het opdrachtgeversoverleg hebben we juist opdracht gegeven om verdere versoberingen in kaart te brengen. Dat

laat ik nu dus aan de deskundigen en de ingenieurs die zich daarover buigen.

Mevrouw Van Zanten zeg ik een brief toe over hoe wij het tegengaan van samenloop of hinder van activiteiten van RWS en werkzaamheden van ProRail hebben geregeld. Dat is niet alleen voor de eerstkomende twee jaar, maar voortrollend, voor de eerstvolgende twee jaar. We proberen alles wat binnen twee jaar op stapel staat, goed op elkaar afgestemd te hebben. Hoe we dat allemaal hebben ingeregeld, zal ik in een brief aan de Kamer uiteenzetten.

Voorzitter. Dan zijn er een aantal moties ingediend op mijn beleids-terreinen. Die behandel ik. De moties die u nu nog niet tegenkomt, zijn bijgevolg moties op het beleidsterrein van de Staatssecretaris.

In de motie op stuk nr. 30 wordt de regering verzocht om geen onomkeerbare stappen te zetten in relatie tot de herprioritering. Ik heb aangegeven dat er zeventien projecten op pauze staan. Dat is op zichzelf niet onomkeerbaar. Als deze motie vraagt om even te stoppen met de herprioritering, is dat wel onomkeerbaar, want het geld van die schuif is naar de instandhouding en lopende aanlegprojecten gegaan. Dat heeft dan onherroepelijk tot gevolg dat er ergens in de komende tijd aanlegprojecten waarvoor we het financieel niet meer rondkrijgen, noodgedwongen op pauze of stop gaan. Daarnaast zou het ook kopzorgen voor Rijkswaterstaat betekenen, omdat ze nu eindelijk alle mogelijkheden hebben om voortrollend voor de komende acht jaar de instandhoudingsopgave uit te werken en in de markt te zetten. Ik vrees dat dat dan ook vertraging oploopt. Dat zijn twee redenen waarom ik deze motie ontraad.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 30 is ontraden.

Minister Harbers:

De motie op stuk nr. 31 ontraad ik ook. In die motie wordt de regering gevraagd om met een plan van aanpak te komen voor hoe de zeventien gepauzeerde MIRT-projecten te herfinancieren en te hervatten zijn. Herfinancieren betekent onlosmakelijk dat ik gebruik moet maken van financiële ruimte die voor het volgende kabinet is gereserveerd. Dat is dus extrapolatieruimte in de volgende jaren. Het lijkt mij niet wijs om dat te vragen van een demissionair Minister. Voor hervatten ontbreekt de informatie, want de volgorde waarin ze kunnen worden hervat, is, zoals ik in het debat een aantal keren heb gezegd, niet alleen afhankelijk van het beschikbaar komen van geld, maar ook van mensen, van aanneemcapaciteit, en van stikstof. Dat plan van aanpak ziet er op dit moment meer zo uit dat wij zeggen: als die drie aspecten bij elkaar komen, kun je een project hervatten. Naarmate de tijd vordert en het stikstofbeleid al dan niet veranderd wordt, zul je al die informatie hebben om samen met de regio's te weten in welke volgorde je projecten kunt en wilt hervatten. Deze motie vraagt dus iets wat ik op dit moment niet kan leveren. Om die reden ontraad ik de motie.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 31 is ontraden, maar er is nog een vraag van de heer Heutink van de PVV.

De heer Heutink (PVV):

Wij vragen de Minister niet om nu een graai te doen uit het budget, via extrapolatie of hoe dan ook. Wij vragen in de motie om na te denken over wat ervoor nodig is en hoe de regering dat denkt te kunnen gaan doen. Dat is volgens mij een plan van aanpak. Daarmee vraag ik de Minister niet om met een financieringsvoorstel te komen of te zeggen: op deze datum gaan we aan de slag met deze weg. We vragen om een stuk perspectief te leveren aan medeoverheden en andere belanghebbenden. Daar hebben

ze wat ons betreft ook recht op. Het enige wat we dus vragen, is: kom met een plan. Hoe denkt de Minister dat te kunnen gaan doen? Het is dan aan een nieuw kabinet om dat ook daadwerkelijk te doen. Volgens mij is er geen man overboord als we daar met z'n allen over nadenken.

Minister Harbers:

In dat geval kan ik de motie op stuk nr. 31 oordeel Kamer geven, maar ik vertel daarbij dat dat plan van aanpak dan niet veel nieuws zal bevatten ten opzichte van wat we afgelopen jaar al over het pauzeren van die zeventien projecten aan de Kamer hebben gemeld. Het zal misschien wat meer tekst en inkleuring geven inzake hoe dat er dan uit ziet en wat je moet doen om de drie condities geld, mensen en stikstof voor elkaar te krijgen, maar als dat wordt beoogd met een plan van aanpak en we elkaar daarover verstaan, kan ik de motie oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

Dan krijgt de motie op stuk nr. 31 van de heer Heutink oordeel Kamer.

Minister Harbers:

Voorzitter. Dan de motie op stuk nr. 34. Ik denk echt dat we met de regio een zorgvuldig proces lopen, waarbij ook de regio zelf graag verder in overleg wil over hoe het eruit ziet en over alle elementen van het plan dat ze hebben. Deze motie gaat wel weer een tandje verder, namelijk om beide plannen meteen naast elkaar te leggen en op alle effecten te toetsen. Ik denk dat we zo ver niet zijn, maar de afspraak die we al hebben met de regio is dat we er een oordeel over zullen vellen op het moment dat het in alle opzichten vergelijkbaar is. Daar loopt een afspraak voor. Dat duurt ook echt nog wel even. De regio snapt ook dat wij op dit moment één tracébesluit hebben dat bij de Raad van State ligt. Ik zou om die reden de motie op dit moment ontraden.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 34 is ontraden.

Minister Harbers:

Dan de motie op stuk nr. 37. Daar heb ik best wel even naar zitten kijken. Die motie overweegt en constateert op zichzelf heel veel dingen waar we als kabinet ook mee bezig zijn – dat heb ik ook in het debat aangegeven – en vraagt tegelijkertijd, als je strikt naar de letter kijkt, iets wat we waarschijnlijk gewoon niet kunnen opleveren. Het MIRT-boek 2025 verschijnt op Prinsjesdag. De voorbereidingen daarvoor voor de begroting zijn al begonnen. Dit kabinet pakt dat op als beleidsarme begroting. Tegelijkertijd hebben we heel veel werk in gang gezet, wat ik uiteen heb gezet, over hoe we brede welvaart willen gaan implementeren en hoe we werken aan de uitwerking van de bereikbaarheidsdoelen. Maar als ze echt operationeel moeten zijn, vind ik echt dat we het snel doen als het voor de zomer allemaal klaar ligt. We moeten dan ook nog bekijken hoe we aspecten van brede welvaart daar overal in meewegen. Als ik deze motie naar de letter uitvoer, ga ik – of gaat wie er dan ook zit – u op Prinsjesdag teleurstellen, want dan ligt er geen MIRT Programmaboek waarin bij alle beslissingen overal al die aspecten van brede welvaart op een nieuwe manier zijn meegenomen. Als ik de motie zo mag lezen dat er in ieder geval voordat we het MIRT Projectenboek 2025 presenteren op Prinsjesdag, een afweegkader ligt voor hoe je in de toekomst die afzonderlijke MIRT-investeringen daarlangs kunt beoordelen, wil ik een dappere poging wagen om in ieder geval dat afweegkader te hebben. Als ik de motie zo mag lezen, kan ik «m oordeel Kamer geven. Als ik «m naar de letter moet lezen, wordt hij helaas ontraden.

De voorzitter:

Ik kijk naar de heer Van Dijk.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Het is ook bedoeld als vanaf 2025. Dat geeft al iets van ruimte. Ik zie het als een aansporing en een juiste interpretatie van dit dictum als het afweegkader er kan zijn met Prinsjesdag.

Minister **Harbers**:

Dan zijn we het daarover eens.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 37 krijgt oordeel Kamer.

Minister **Harbers**:

De motie op stuk nr. 40 is ook wel een interessante. Het is weer even toetsen hoe de Kamer de spelregels hanteert die ik vanuit de vorige periode gewend was, want het dictum vraagt allemaal dingen die we al van plan zijn en die we ook al doen met de regio. Dat heet dan «staand beleid». Ik ben vroeger altijd opgevoed door Kamervoorzitters die zeggen: dan moet u «m ontraden. Dat doe ik dan ook bij dezen, maar ik ontraad «m omdat hij staand beleid is. Dan kunt u daar zelf uw gevolgtrekkingen aan verbinden.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Als de Minister hiermee echt zegt dat hij alles wat in het dictum staat letterlijk doet, dan kan hij de motie ook overnemen. Maar ik heb hem niet zo ver horen gaan dat hij de afritten van de A2 bij zijn werk betreft en dat hij voorafgaand aan het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving van 2024 al de nodige stappen aan de Kamer zal communiceren. Als hij hier zegt dat het allemaal staand beleid is, is dat prima, maar dan geef ik de Minister in overweging om de motie over te nemen.

Minister **Harbers**:

Oké, heel helder. Fijn dat we dit debat hebben. Dan geef ik de motie oordeel Kamer, omdat ik hier ook niet in m'n eentje over ga. Dit is ook op aanvraag van de regio. We hebben de regio's uitgenodigd om te kijken naar die resterende budgetten en aanpalende pakketten. Dan geef ik de motie dus oordeel Kamer en beschouw ik het als inspanningsverplichting in mijn overleg met de regio.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 40 krijgt oordeel Kamer. Meneer Heutink, het is eigenlijk niet gebruikelijk om te interrumperen bij de motie van een ander lid, dus ik geef de Minister weer het woord.

Minister **Harbers**:

Dat afweegkader zijn we overigens ook nog met de regio's aan het maken. Dat krijgt u als Kamer te zijner tijd ook nog te zien. Ik moet me dus wel aan het met de regio's zelf te ontwikkelen afweegkader houden, maar we gaan zien hoe dit allemaal verdergaat.

Tot slot de motie op stuk nr. 41. Volgens mij hintte de heer Grinwis daar al een beetje op, maar wat hij vraagt in zijn motie, namelijk het wijzigen van de regels voor extern salderen, ligt op het beleidsterrein van de Minister voor Natuur en Stikstof. Ik weet niet of het haar lukt om de motie op korte termijn te appreciëren of hoe ze hiertegen aankijkt, maar ik zal haar in ieder geval verzoeken om de Kamer voorafgaand aan de stemmingen een appreciatie te geven.

De **voorzitter**:

Dan wachten we dat af.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dank aan de Minister dat hij dat aan de Minister voor Stikstof en Natuur verzoekt. Stemmen we volgende week over de moties? Oké. Dan weet de Minister wat haar te doen staat. Mocht de appreciatie nog niet binnen zijn, dan zal ik de motie voor de stemmingen aanhouden. Dan kunnen we het verder bespreken bij de LNV-begroting. In deze motie zit inderdaad niet alleen een signaal aan de Minister voor Stikstof en Natuur, maar ook een signaal aan dit ministerie. Daarom heb ik hier dus toch een motie met een seintje aan dit ministerie ingediend.

Minister **Harbers**:

Dat seintje zie ik, en tegelijkertijd maak ik die regels niet. Ik moet dat dus echt aan de Minister voor Natuur en Stikstof laten.

De **voorzitter**:

Dan wachten we de appreciatie voor komende dinsdag af. Dan geef ik graag het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dank u wel, voorzitter. Ik zou graag beginnen met een aantal vragen. De eerste was van de heer Van Dijk, over de Nedersaksenlijn. Hij vroeg me toch nog een keer te kijken naar de financiële omvang. Ik moet toch hetzelfde antwoord geven, namelijk dat er momenteel een MIRT-onderzoek loopt en dat ik begrijp dat u nieuwsgierig bent. Dat ben ik zelf namelijk ook. Het is fijn om al een kostenraming te hebben, maar we kunnen die nu nog niet delen, omdat we aan het eind van dit jaar pas alle resultaten hebben. Ik stel voor dat we daar dan toch even op wachten. De heer Van Dijk vroeg ook nog naar de impact die de aanpak van perron- en spoorcapaciteit op Meppel al kan hebben. Dat gaat dus om de 35 miljoen. De perron- en spoorcapaciteit kan al het nodige doen om de robuustheid van het spoor te verbeteren, maar we zien ook dat voor de verbetering van de robuustheid de aanpak van de overwegen echt noodzakelijk is. Ik zou dat toch nog een keer willen benadrukken. Daardoor ontstaat namelijk nu ook al regelmatig vertraging. Voor meer treinen is er daarnaast ook de aanpassing van de tractie- en energievoorziening nodig. Dat is dus echt een en-en. Dat betekent dat je 75 miljoen nodig hebt om de problemen op een goede manier te kunnen aanpakken en om te kunnen versnellen.

De heer Bamenga had nog een vraag over het Platform Spoorgoederenvervoer. Hij vroeg: wanneer ga je dat nou doen? Ik zal in de voortgangsbrief de Kamer informeren over spoorgoederen. Ik beloof ook dat ik zo snel mogelijk contact opneem met de heer Remkes. We moeten even kijken hoe het allemaal in de agenda's past; dat is soms een heel gepuzzel. Maar laten we afspreken dat ik sowieso de Kamer in de volgende voortgangsbrief informeer over het spoorgoederenvervoer.

Mevrouw Veltman vroeg mij de toezegging te doen dat we het maaien van de bermen langs natuurgebieden kunnen meenemen in de structurele onderhoudsplannen. Het maaien van bermen en het afvoeren van het maaisel van de bermen langs het spoor is structureel onderdeel van het beheer en onderhoud dat ProRail uitvoert. Dat geldt voor alle bermen langs het spoor, dus ook voor bermen langs natuurgebieden. ProRail houdt bij het maaien en afvoeren in de frequentie op verzoek van de brandweer ook al rekening met droge gebieden, zoals bijvoorbeeld de Veluwe.

Dan wil ik graag overgaan naar de moties. De motie op stuk nr. 32 van de heer De Hoop wil ik oordeel Kamer geven, als ik «m zo mag lezen dat het een inspanningsverplichting is richting de regio.

De **voorzitter**:

Die mag u zo lezen; dan krijgt de motie op stuk nr. 32 oordeel Kamer.

Staatssecretaris **Heijnen**:

De motie op stuk nr. 33 van de heer De Hoop is een spreek-uitmotie. Daar hoef ik dus niet op te reageren. De motie op stuk nr. 35 was ook van de heer De Hoop. Die motie wil ik graag oordeel Kamer geven, als ik die mag interpreteren als dat ik u op de hoogte houd van de gesprekken met de regio. Als gevraagd wordt om het budget nu te regelen, moet ik «m helaas ontraden.

De **voorzitter**:

Nee, dat wordt niet gevraagd in de motie. Ik had eigenlijk de heer Grinwis het voorzitterschap moeten geven. Excuus. U kunt de motie lezen zoals u zojuist aangaf.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Fijn. Dan kan ik de motie op stuk nr. 35 oordeel Kamer geven.

Dan kom ik op de motie op stuk nr. 36 van de heer De Hoop. Hij was er maar druk mee. Ik wil hem vragen om die aan te houden. Ik herken de zorg van de heer De Hoop. ProRail voert landelijk onderzoek uit naar de stabiliteit van de spoordijken. Dat heeft ook tot doel om situaties zoals in Zeeland eerder in beeld te krijgen en tijdig maatregelen te kunnen treffen. Ik gaf al aan dat er voor een deel van de spoordijken meer onderzoek nodig is om de toekomstbestendigheid vast te stellen. Ik verwacht de onderzoeksresultaten in de tweede helft van het jaar. Die kan ik dan ook meteen naar de Kamer sturen. Als dat onderzoek laat zien dat er maatregelen nodig zijn, zal ik eerst aan ProRail vragen om die uit te werken. Maar landelijk gezien is het nu nog te vroeg om een inschatting te maken. Daarom wil ik vragen om de motie op stuk nr. 36 aan te houden.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 35 kreeg oordeel Kamer. Ik geef graag het voorzitterschap aan de heer Grinwis om mij het woord te geven.

Voorzitter: Grinwis

De **voorzitter**:

Zo werkt dat hier inderdaad. Ik geef het woord aan de heer De Hoop. Is hij bereid de motie op stuk nr. 36 aan te houden?

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

De motie wordt aangehouden.

De **voorzitter**:

Op verzoek van de heer De Hoop stel ik voor zijn motie (36 410-A, nr. 36) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Voorzitter: De Hoop

De **voorzitter**:

Staatssecretaris, volgens mij gaan wij door met de motie op stuk nr. 38.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat klopt inderdaad. Als ik het voor de begrotingsbehandeling mag afhandelen, wil ik de motie op stuk nr. 38 graag oordeel Kamer geven. Voor de zomer is namelijk net iets te snel.

De **voorzitter**:

Ik kijk even naar de heer Bamenga om te zien of dat mag.

De heer **Bamenga** (D66):

Ja.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Heel fijn.

De **voorzitter**:
Dan krijgt de motie op stuk nr. 38 ook oordeel Kamer.

Staatssecretaris **Heijnen**:
De motie op stuk nr. 39 van de heer Grinwis en mevrouw Vedder wil ik ook graag oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 39 krijgt oordeel Kamer. Dan is er nog een vraag van de heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ik heb nog één punt en dat gaat over die stations in Utrecht. De Staatssecretaris heeft in haar eerste termijn een duidelijke toezegging op dat punt gedaan. Ze gaf een duidelijk antwoord, namelijk dat ze bereid is om met de NS in gesprek te gaan over de vraag waarom er maar twee treinen per uur rijden en geen zes. Mijn vraag is of zij voor het commissiedebat Spoor wil terugkoppelen wat daar uit is gekomen. Dat debat hebben we op 7 maart aanstaande.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Dat is prima. Dat gaan we doen.

De **voorzitter**:
Ik denk dat dit het einde van de beantwoording door de bewindspersonen is. Ik dank hen daarvoor. Er is een hele lijst met toezeggingen die ik met u wil doornemen.

- De eerste toezegging is dat de Kamer door de Minister van LNV wordt geïnformeerd over de kabinetsreactie op het rapport van de Rli over natuurinclusiviteit. Dat is een toezegging aan GroenLinks-PvdA.
- De tweede toezegging is dat de Minister de Kamer voor de zomer informeert over de uitkomsten van nog te maken keuzes rondom de Zuidasdok.
- De derde toezegging is dat de Staatssecretaris de Kamer informeert over de alternatieve financiering voor de verlenging van de Noord/Zuidlijn. Dat is een toezegging aan de heer Bamenga van D66.
- De vierde toezegging is dat de Kamer bij de begrotingsbehandeling door de Minister wordt geïnformeerd over hoeveel geld er nog meer nodig is bovenop de eerder toegekende 200 miljoen voor de verkeersveiligheid op de rijks-N-wegen. Dat is een toezegging aan de heer Grinwis van de ChristenUnie.
- De vijfde toezegging is dat de Staatssecretaris de Kamer voor het einde van het jaar informeert over de voortgang van het onderzoek naar kwetsbare spoordijken. Daarop ging de Staatssecretaris net ook al in. Het is een toezegging aan GroenLinks-PvdA.
- De zesde toezegging is dat de Kamer voor het commissiedebat MIRT per brief geïnformeerd wordt over welke overleggen er plaatsvinden over ieder gepauzeerd project. Dat is een toezegging aan de heer Olger van Dijk van NSC.
- De zevende toezegging is dat de Kamer voor het commissiedebat Strategische keuzes bereikbaarheid geïnformeerd wordt over de stand van zaken van de Mobiliteitsvisie. Dat gaat om kwalitatief inzicht. Dat is een toezegging aan de heer Bamenga van D66.
- De achtste toezegging is dat de Kamer per brief wordt geïnformeerd over hoe de werkzaamheden van Rijkswaterstaat en ProRail de

komende twee jaar zijn afgestemd. Dat is een toezegging aan mevrouw Van Zanten van de BoerBurgerBeweging.
De negende toezegging: de Staatssecretaris ... Excuus, de Minister.

Minister Harbers:

Hier staat: de komende twee jaar. Ik zal informeren over de methodiek, die maakt dat we altijd twee jaar vooruit de werkzaamheden goed op elkaar kunnen afstemmen.

De voorzitter:

Helder.

De negende en tevens ook de laatste toezegging: de Staatssecretaris ... Excuus, er is straks nog een toezegging.

- De Staatssecretaris zal de Kamer in de voortgangsbrief informeren over het spoorgoederenvervoer en de stand van zaken rondom het Platform Goederenvervoer. Dat is een toezegging aan de heer Bamenga van D66.

Die laatste toezegging is net aan de heer Grinwis gedaan, maar ik kijk nog even naar de Staatssecretaris: wil zij over de vorige nog iets zeggen?

Staatssecretaris Heijnen:

Ik denk dat de vraag van de heer Bamenga iets specifiek was, maar ik kijk ook even naar hem.

De voorzitter:

Ik geef de heer Bamenga de gelegenheid om hier nog even op te reageren.

De heer Bamenga (D66):

Volgens mij ging het enerzijds over het doorgeleiden van de vraag en bekijken wat daar op korte termijn uit kan komen, maar ging het ook over alternatieven in verband met de overlast die plaatsvindt.

De voorzitter:

Ik zie de Staatssecretaris ...

Staatssecretaris Heijnen:

Sorry, ik wilde u niet onderbreken, voorzitter. Het ging inderdaad wat meer over de hinder op de Brabantroute tijdens werkzaamheden op de Betuweroute en hoe daarop een goed antwoord gevonden kan worden. Daarover zou ik nog om een advies vragen aan de commissie en dat zou ik terugkoppelen.

De voorzitter:

We gaan ervoor zorgen dat het zo wordt geformuleerd. Ik zie de heer Grinwis toch nog enigszins bewegen.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ik wil wel een suggestie doen voor de toezegging die u probeerde te formuleren. Dat is de toezegging van de Staatssecretaris dat zij in gesprek gaat met de NS over de frequentieverlagingen op een aantal stations in de omgeving van Utrecht. Die zijn ontworpen voor zes keer per uur een trein, maar er gaat slechts twee keer per uur een trein rijden. Daarover krijgen we een terugkoppeling voor het commissiedebat Spoor van 7 maart.

De voorzitter:

Ik kijk naar de Staatssecretaris en stel vast dat dit goed is. Dan kijk ik nog een keer naar de leden. Als er verder geen op- en aanmerkingen zijn, dan sluit ik hierbij de vergadering. Ik dank de bewindspersonen, de bodes, de

ambtelijke ondersteuning, de mensen op de publieke tribune en de mensen die hebben meegekeken en natuurlijk ook de leden. Een fijne dag nog.

Sluiting 17.32 uur.