

Vergaderjaar 2020–2021

35 570 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2021

Nr. 91

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 5 augustus 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 16 juni 2021 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Van Veldhoven-van der Meer, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 december 2020 inzake vervolg aanpak instandhouding rijksinfrastructuur (Kamerstuk 35 570 A, nr. 46);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 december 2020 inzake realisatie van het project Maaslijn (Kamerstuk 35 570 A, nr. 43);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 december 2020 inzake werkgeversafspraken thuiswerken en flexibel werken (Kamerstukken 31 305 en 25 883, nr. 323);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 januari 2021 inzake MIRT-project Zuidelijke Ring Groningen (Kamerstuk 35 570 A, nr. 47);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 januari 2021 inzake nalevingsverslagen geluidproductieplafonds langs rijkswegen en spoorwegen (Kamerstuk 32 252, nr. 64);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 februari 2021 inzake aanpak uitwerking motie van het lid Schonis c.s. over onderzoek naar de financiële mogelijkheden om de Westerscheldetunnel tolvrij te maken (Kamerstuk 35 570 XII, nr. 102);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 februari 2021 inzake stand van zaken brandwerendheid tunnels (Kamerstuk 29 296, nr. 39);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 maart 2021 inzake Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen (Kamerstuk 31 305, nr. 326);**

- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 maart 2021 inzake derde Rapportage Rijkswegennet van 2020 (Kamerstuk 35 570 A, nr. 53);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 maart 2021 inzake adviesrapport van het Adviescollege ICT-Toetsing over het programma «Industriële Automatisering Sourcing» (Kamerstuk 35 570 A, nr. 54);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 maart 2021 inzake transitie «Op weg naar een Vitale Infrasector» voortgang 2020 (Kamerstuk 29 385, nr. 111);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 april 2021 inzake resultaten onderzoeken motie Schonis c.s. naar tolvrije Westerscheldetunnel (Kamerstuk 35 570 XII, nr. 41) (Kamerstuk 35 570 XII, nr. 107);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 april 2021 inzake voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten tweede helft 2020 (Kamerstuk 35 570 A, nr. 56);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 april 2021 inzake vrachtwagenheffing (Kamerstuk 31 305, nr. 327);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 april 2021 inzake tweede halfjaarlijkse rapportage 2020 en geharde raming van het tekort Zuidasdok (Kamerstuk 32 668, nr. 17);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 mei 2021 inzake reactie op verzoek commissie inzake brief aan provincie Limburg met betrekking tot Maaslijn (Kamerstuk 35 570 A, nr. 57);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 mei 2021 inzake resultaten nadere verkenning intercityverbinding Aken (Kamerstuk 29 984, nr. 927);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 juni 2021 inzake evaluatie subsidieregeling Fietsersbond (Kamerstuk 35 570 XII, nr. 109);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 mei 2021 inzake voortgang en ontwikkelingen bij project Afsluitdijk (Kamerstuk 35 570 A, nr. 59);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 juni 2021 inzake Ontwerp-Structuurvisie A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught (Kamerstuk 35 861, nr. 1);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 juni 2021 inzake marktbijdrage project Kornwerderzand (Kamerstuk 35 570 A, nr. 60);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 juni 2021 inzake voortgang MIRT verkeersveiligheid en stand van zaken diverse moties en toezegging met betrekking tot verkeersveiligheid rijkswegen N9, N99 en provinciale weg N250 (Kamerstuk 35 570 A, nr. 62).

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

De fungerend voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Boulakjar
Griffier: Meijer

Aanwezig zijn dertien leden der Kamer, te weten: Alkaya, Bouchallikh, Boulakjar, Van Esch, Geurts, Grinwis, Peter de Groot, Hagen, De Hoop, Madlener, Minhas, Van der Plas en Stoffer,

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

Aanvang 13.01 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag. We zijn inmiddels compleet. Ik open hierbij de vergadering. Welkom aan de Kamerleden. Het is lekker druk vandaag. Welkom aan de Staatssecretaris, mevrouw Van Nieuwenhoven ... en de Minister, mevrouw ...

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, dat krijg je als je het erover hebt. Mevrouw Van Veldhuizen en Van Nieuwenhoven, maar dan andersom.

De voorzitter:

Dank voor deze toevoeging. Excuses, ik had het nog goed geoefend: mevrouw Van Veldhoven en mevrouw Van Nieuwenhuizen, de Minister. En uiteraard een warm welkom aan alle digitale volgers van dit debat. Aan de orde is het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, ook wel bekend als MIRT. Ik ga zo alle Kamerleden even kort aan de volgers voorstellen. We hebben tot 18.00 uur. Het is aan u of die tijd ook wilt gebruiken. We hanteren een spreektijd van zes minuten per fractie. Het is aan u, per fractie, om dat in te vullen. Ik zal twee interrupties in tweeën toestaan. Ik begin aan mijn linkerkant met de sprekers, maar er is een verzoek van de heer Grinwis om wat eerder aan de beurt te komen, dus vergeef me als ik de heer Grinwis wat eerder de tijd geef voor zijn bijdrage, als u daarmee in kunt stemmen.

De heer Stoffer (SGP):

Wat mij betreft laten we de heer Grinwis als eerste, voorzitter. Dan heeft u geen enkel risico meer.

De voorzitter:

Als iedereen het daarmee eens is, geef ik zo dadelijk de heer Grinwis als eerste het woord. Ik zal even iedereen voorstellen. Dat is gelijk mijn oefening om te kijken of ik alle namen scherp heb. De heer Stoffer namens de SGP, mevrouw Bouchallikh van GroenLinks, de heer Geurts van het CDA, mevrouw Van Esch van de Partij voor de Dieren, de heer Madlener namens de PVV, mevrouw Hagen van D66, mevrouw Van der Plas namens BBB, de heer De Groot van de VVD, de heer Minhas van de VVD, de heer Grinwis van de ChristenUnie en de heer De Hoop namens de Partij van de Arbeid. Ik denk dat ik het zo correct heb. Dan gaan we starten met de heer Grinwis.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Voorzitter, dank. Vooral ook dank aan alle collega's voor de gunst. Vandaag gaat het over hoe ons land, ons hele land, verbonden is. Allereerst geldt wat de ChristenUnie betreft echter: oost west, thuis best, waar vaker thuisgewerkt wordt en mensen minder hoeven te reizen, minder noodzakelijke reizen hoeven te maken. Dit is overigens geen wet van Meden en Perzen, maar het is wel een wenkend perspectief.

Voorzitter. Infrastructuur is duur. Voordat je geld uitgeeft, moet je goed rekenen. Maar we moeten wel beseffen dat wat we waar aanleggen, politiek is, geen technocratie. Voor de ChristenUnie geldt dat we niet moeten kijken naar platte economische groei, maar naar brede bloei. Daar hoort een goede bereikbaarheid bij van alle delen van de steden en dorpen, ook de sociaaleconomisch wat kwetsbaardere wijken. Geen Nederland van twee snelheden dus, en geen periferie en centrum. Nee, de ChristenUnie staat voor één Nederland, bestaande uit vele prachtige regio's, bloeiend en wel. Op die manier willen we investeren in infrastructuur, allereerst in goed onderhoud, vervolgens in een echte schaal-sprong in het openbaar vervoer en last but not least in het veiliger maken van het verkeer.

Voorzitter. Allereerst over beheer en onderhoud van onze rijksinfrastructuur. We hebben het er pas ook over gehad in een debat. Door allerlei verschuivingen in kassen en budgetten is er tot 2024 met veel kunst- en vliegwerk voldoende geld, maar daarna nemen de tekorten stevig toe, met miljarden, meer dan 1 miljard per jaar. Bovendien is er ook al een onderhoudsachterstand van meer dan 1 miljard. Ik dacht 1,5 miljard. Dan mijn vragen. Waar blijft een omvattende onderhoudsvisie op rijksinfrastructuur? Wanneer heeft Rijkswaterstaat zijn areaalgegevens goed in kaart? En de derde vraag: naar verluidt ligt de uitvoering van groot onderhoud in en na 2024 lam door gebrek aan financiering. Moet er niet nu al meer geld worden uitgetrokken voor beheer en onderhoud?

Dan de fiets. Een van de weinige lichtpunten in de donkerte van de coronacrisis was dat meer mensen hun fiets zijn gaan pakken om naar hun werk te gaan en sowieso om de vrije natuur in te gaan. In het Nationaal Toekomstbeeld Fiets wordt geschetst hoeveel investeringen nodig zijn in fietsinfra tot 2027. Het gaat om 7,2 miljard euro. Mijn vraag is hoeveel geld er nu is geraamd. Hoeveel geld is er nu echt beschikbaar? Want dat is dus nodig, maar is dat dan ook beschikbaar en wat is het gat, wat ontbreekt er nog? Daarbij nog mijn pleidooi om niet te zuinig te zijn als het gaat om de fietsinfrastructuur. Immers, een lap fietsasfalt is veel goedkoper dan een lap autoasfalt, om maar een vergelijking te maken. Voorzitter. Dan iets over de systemen. Een rijbaan hier of een wegverbreding daar zet vaak geen zoden aan de dijk. TNO heeft laten zien dat investeringen in fietsinfrastructuur bijvoorbeeld veel effectiever zijn. Betalen naar gebruik draagt ook meer bij aan het terugdringen van voertuigverliesuren dan nog eens een lap asfalt erbij. Hoeveel investeringen in weginfrastructuur zouden niet meer worden gedaan op basis van de huidige MKBA's wanneer bijvoorbeeld het aantal voertuigverliesuren met twee derde zou afnemen, bijvoorbeeld met behulp van beprijzing? En welke knelpunten op wegen zouden met behulp van rijden naar gebruik in combinatie met een congestieheffing worden weggenomen?

Dan ga ik een rondje door Nederland maken en ik begin in het noorden. Ik heb lof voor het plan uit Noord-Nederland waarbij integraal is gekeken naar mobiliteit in combinatie met woningbouw. Daarbij heb ik de volgende vragen. Waarom staat de Minister geen tolheffing toe, geen passagegelden heffen toe, om de sluis bij Kornwerderzand te verbreden? Immers, het geld is er. Iedereen heeft zijn bijdrage geleverd: het Rijk, de regio, provincies en gemeenten. Ook de bedrijven willen bijdragen. Iedereen is het erover eens dat dat eigenlijk via een tijdelijke tolwet moet. Daar is nu een juridisch kader van de Minister voor nodig. Waarom heeft zij daar nou bezwaren tegen? Het bezwaar van de inningskosten is ondervangen, want de regio wil voorfinancieren plus de inning voor zijn rekening nemen. Het andere punt is als volgt. Als 26,5 miljoen euro te weinig is om zo'n wet in te stellen, dan zou mijn oproep zijn: Minister, als dat echt het probleem is, leg dan het geld zelf op tafel. Als die 26,5 miljoen

wél een probleem is: alsjeblieft, kom over de brug en lever een wetsvoorstel bij onze Kamer af. Ik vraag de Minister om dat spoedig te doen.

Over de Lelylijn heb ik gisteren al een mooie vraag gesteld. Ik neem aan dat collega De Hoop straks het stokje nog eens vurig overneemt. Dan de Nedersaksenlijn. Nu strandt een noordoostelijke reiziger in Stadskanaal of Emmen. Laten we alsjeblieft dat laatste stukje nog aanleggen voor een mooie verbinding tussen Groningen en Enschede. Dan ga ik snel naar het oosten. Minister, wellicht hebt u het filmpje van de regio Zwolle gezien: twintig gemeenten die de handen ineenslaan om de regio duurzaam verder te brengen. Dat is bijzonder om te zien. Bij dezen de vraag hoe het staat met de plannen om het stationsgebied Zwolle verder te ontwikkelen.

Vlug door naar het zuidoosten. Het spoor rondom station Eindhoven zit tjokvol. De Staatssecretaris ziet die nood. Dat heb ik gisteren nog van haar gehoord, maar hier een dikke streep onder de noodzaak om daar wat aan te gaan doen.

Dan vlug door naar het zuidwesten van Nederland. Nog een voordeel van betalen naar gebruik is dat er wat financiële ruimte ontstaat, mogelijk op het ministerie. Hoe dat ook zij, de ChristenUnie zou dit graag aanwenden om de Westerscheldetunnel tolvrij te maken. Rebel neemt deze optie niet mee, omdat er nog geen beleidsvoornemen ligt. Is de Minister bereid het financieren van de tunnel door middel van betalen naar gebruik te onderzoeken als dekkingsbron? Is zij ook bereid om, vooruitlopend daarop, alvast een grote stap richting de Zeeuwen te zetten? Want ik vind het toch eigenlijk niet kunnen dat je de Zeeuws-Vlamingen laat betalen terwijl je je zo ongeveer tolvrij door de rest van het land kunt bewegen. Bij de N57 en N59 is de verkeersveiligheid altijd enorm in het geding. Heeft de Minister dat voldoende hoog op de prioriteitenlijst staan? Dat is nog eens een extra punt nu er onder Rotterdam een enorm zoekgebied voor woningbouw ligt.

Dan West-Nederland. Heb ik nog een minuutje?

De voorzitter:

Nee, meneer Grinwis, u bent al over uw tijd heen. Komt u tot een afronding?

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Dan nog een grote streep onder de schaalessprong ov in deze regio. Tot slot de A27. Dat project kan wat ons betreft opgeborgen worden in de ijskast. Er liggen prachtige alternatieven en die hebben onze voorkeur. Dat was het, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw bijdrage, meneer Grinwis. De volgende spreker is de heer Stoffer namens de SGP.

De heer Stoffer (SGP):

Dank, voorzitter. Ik begin met beheer en onderhoud. De Haringvlietbrug gaat eind 2022 uit de vaart voor hoge schepen omdat de brug aan het eind van z'n Latijn is en niet meer veilig open kan. Het kan zomaar twee jaar duren voordat er een nieuwe ligt. Dit illustreert de enorme onderhoudsopgave en onderstreept dat we nóg meer en nóg sneller moeten investeren in tijdig onderhoud en renovatie. De Minister haalt met kasschuiven geld naar voren, maar dat betekent uiteindelijk dat we na 2024 nog minder geld hebben dan er al was. Mijn vraag is: wat is de boodschap van de Minister voor de formatietafel? De ambtelijke commissie Toekomstbestendige mobiliteit heeft vorig jaar niet gekeken naar de onderhoudsopgave. Wil de Minister deze commissie vragen op korte termijn verschillende investeringsvarianten voor te

bereiden, inclusief de noodzaak om te zorgen voor voldoende capaciteit bij Rijkswaterstaat om dat onderhoud ook daadwerkelijk te doen?

Voorzitter. Er is nog onduidelijkheid over het beschikbare budget in 2021 voor nieuwe onderhoudscontracten. Worden de prestatiecontracten voor onderhoud van onder meer bruggen in Midden-Nederland op korte termijn wel gewoon aanbesteed? Als je ziet wat er allemaal staat te gebeuren, kunnen we ons gewoon geen haperingen veroorloven door budgettekorten. Wat mij betreft moet dat echt opgelost worden. Graag een antwoord daarop.

Voorzitter. Dan Kornwerderzand. De SGP maakt zich zorgen over de stappen naar een nieuwe sluis bij Kornwerderzand. Marktpartijen willen bijna 30 miljoen euro meebetalen, als ze daarvoor maar eerlijk worden aangeslagen. Maar het regelen van die marktbijdrage blijkt al heel lastig te zijn. De Minister schuift de hete aardappel – zo lees ik het – door naar de provincie. Die moet overeenkomsten sluiten, maar kan dat niet afdwingen. Op zich is het een mooie oplossing, maar wat als de provincie straks met lege handen staat? Is het dan een optie dat de Minister kiest voor de wellicht minst slechte variant, namelijk toch maar een tolheffing voor grotere schepen? En by the way: zijn dit soort oplossingsrichtingen ook de oplossingsrichtingen voor het financieringstekort bij het Zuidasdok?

Voorzitter. Dan de Westerscheldetunnel. Collega Grinwis had het er net ook over. Er zijn een aantal onderzoeken uitgevoerd naar het afschaffen van de tolheffing voor de Westerscheldetunnel. Voor de SGP was en is het helder: de tolheffing belemmert de sociaaleconomische ontwikkeling van Zeeuws-Vlaanderen. Die tolheffing past niet in de Nederlandse traditie. Er is namelijk binnen Nederland geen goede, alternatieve omrijroute. Het Rijk heeft inmiddels ruim 500 miljoen euro winst gemaakt op de tunnel. De gebruikers hebben in 2019 de aanlegkosten al terugbetaald en zijn nu bezig om die winst verder op te hoesten. Het wordt nog gekker als je bedenkt dat de door de Zeeuwen betaalde tunnelboor in Den Haag is ingezet om goedkoop een nieuwe tunnel te boren. Wat mij en de SGP betreft is het hoog tijd om een streep te trekken. Wil de Minister alles klaarzetten zodat het nieuwe kabinet, als je daar al op zou willen wachten, snel deze knoop door kan hakken?

De Minister wil de invoering van de vrachtwagenheffing uitstellen en aan een volgend kabinet overlaten. Daar heb ik moeite mee. Het bedrijfsleven rekent op de inzet voor de terugsluis voor verduurzaming van het wagenpark. Mijn vraag is: waarom zouden we dit vertragen?

Voorzitter. Collega Grinwis gaf net wat aan over de A27, de ring Utrecht. Die discussie blijft voortslepen. Wij zitten er heel anders in. Ondanks dat het controversieel verklaard is, heb ik toch nog wel een vraag. Een aantal ingenieurs kwamen onlangs met een plan voor een tunnel tussen de A28 en de A12, om de ring Utrecht te ontlasten. Naar hun inschatting is dat niet duurder dan het huidige plan. Qua studie is het ook binnen korte tijd te regelen en er zijn minder bouwrisico's. Ik moet eerlijk zeggen dat ik er wat anders tegen aankijk, maar ik hoor heel graag de reflectie van de Minister hierop, met alle kennis die ze achter haar heeft zitten.

Voorzitter. Dan knooppunt Hoevelaken. Ik begrijp dat de Minister de aanpak van het knooppunt Hoevelaken niet uiterlijk 2025 maar pas uiterlijk 2030 wil opleveren. Ik snap uiteraard dat stikstof problemen oplevert, maar waarom vertraging van de aanbesteding en vijf jaar uitstel?

De regio Wilp-Achterhoek heeft een plan voor gebiedsontwikkeling waarbij een viaduct in het project A1 Apeldoorn-Azelo kan vervallen. Om de regio een kans te geven worden twee varianten opgesteld, een met en een zonder viaduct. Om deze meekoppelkans te benutten moet een deel van het bespaarde rijksbudget naar de regio voor deze gebiedsontwikkeling. Ik zou zeggen: het past goed binnen de filosofie van het Mobiliteitsfonds. Wil de Minister zoeken naar een modus om hieraan invulling te geven?

Voorzitter. In het vorige debat heb ik een punt gemaakt van de knelpunten op de A1-corridor en het voorstel voor een nieuw intercitystation bij Barneveld-Noord. De Ontwikkelagenda OV 2040 blijft wat dat betreft vaag. Mijn vraag aan de bewindslieden is of zij willen starten met een MIRT-onderzoek naar deze A1-corridor.

Dan de N233 met de Rijnbrug bij Rhenen. Dat is een belangrijke schakel tussen de A15 en de A12. Maar die verbreding van de Rijnbrug gaat de helft meer kosten dan gedacht. Mijn vraag is of de Minister met de regio wil kijken hoe het stranden van dit project voorkomen kan worden.

De gewenste verdubbeling van de N33, de ontsluiting van Groningen Seaports, staat op losse schroeven, nu de provincie 60 miljoen moet verschuiven om tekorten bij de Ring Zuid te dekken. Mijn vraag is heel concreet wat het Rijk hierin kan betekenen.

Voorzitter, helemaal tot slot: stikstof. Dat blijft toch echt de donkere wolk die boven het MIRT hangt. Ik zie ruimte als er minder geïnvesteerd wordt in dure opkoop van veehouderijbedrijven en meer in de toepassing van emissiearme staltechnieken. Zou de Minister ook daarop willen aandringen bij haar collega? Kijkt ze ook of projecten zonder stikstofvertraging naar voren gehaald kunnen worden, zoals de aanpak van de A2 in Limburg en het knooppunt A1-A30?

Voorzitter, daar laat ik het bij. Volgens mij ben ik ook keurig binnen de tijd gebleven; ik complimenteer mijzelf. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Stoffer. U heeft vast geoefend, want u heeft twaalf seconden over. Ik geef het woord aan mevrouw Bouchallikh namens GroenLinks.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ook ik ga mijn best doen om binnen de tijd te blijven. Vanochtend kopte de krant met de vraag «Amelisweerd toch geasfalteerd?». Ik vind het bizar dat we nog steeds over de A27 moeten spreken. Laatst sprak ik een activist die zich samen met vele anderen al jarenlang verzet tegen de verbreding. Mede dankzij deze burgerbeweging begint het tij eindelijk te keren, maar we hebben nog een lange weg te gaan. De discussie rondom de A27 is namelijk nogal exemplarisch voor de vicieuze cirkels waar sommigen niet uit willen breken.

Ik zeg het nog maar een keer: meer asfalt betekent niet minder files. Het kost ons ook ontzettend veel geld en intussen wordt het asfalt dat er al ligt, niet eens goed onderhouden. Dankzij corona waren er 16% minder auto's op de weg en daalden de files met maar liefst 68%. We moeten toe naar minder individueel autoverkeer, meer fietsen en meer collectief vervoer. Wat zijn de oplossingen die leiden tot minder files, meer bereikbaarheid, minder overheidsuitgaven en meer luchtkwaliteit? Zo pakken we ook meteen de klimaatcrisis aan en beschermen we de natuur, allemaal voor een gezonde en toekomstbestendige infrastructuur.

De voorzitter:

Mevrouw Bouchallikh, u heeft een interruptie van de heer Madlener namens de PVV.

De heer **Madlener** (PVV):

Het is heel druk. Ik had me daarom voorgenomen om zo min mogelijk tijd te vergen, maar ik kan het nu toch niet laten omdat mevrouw Bouchallikh weer een soort anti-autopleidooi houdt. Wat ik me dan toch afvraag: GroenLinks weet toch dat door immigratie de Nederlandse bevolking maar blijft groeien? En heel veel mensen die hiernaartoe komen, kopen als eerste een lekkere auto omdat ze ook vervoer willen naar werk en weet ik wat. Als die bevolkingsgroei dus maar doorgaat, wat uw partij graag

wil, dan zal ook het aantal mensen op de weg stijgen. Ik vraag mij af hoe u daartegen aankijkt.

De voorzitter:

Laten we de interrupties wat punctueler inzetten. Mevrouw Bouchallikh, de reactie.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Ik ga in op het punt van het pesten van de automobilist gezien het thema van dit debat. Wij zijn zeker niet tegen de automobilist. Onze plannen zullen juist leiden tot minder files en ik ga graag verder met het verhaal om uit te leggen hoe we dat gaan doen.

De voorzitter:

Vervolgt u uw betoog, mevrouw Bouchallikh. U heeft ook een interruptie van mevrouw Van Esch namens de Partij van de Dieren.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Ik ben benieuwd of het niet verbreden van de A27, voor GroenLinks een breekpunt is voor mogelijke deelname aan een nieuw kabinet?

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Ik ga tijdens een commissiedebat geen uitspraken doen over wat we al dan niet meenemen in het formatieproces.

De voorzitter:

Helder. Gaat u verder met uw betoog.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Vandaag gaan we verschillende projecten bespreken en gezien de tijd kan ik ze nu helaas niet allemaal op tafel leggen. Ik ken ook nog niet elke snelweg bij naam, maar het gaat GroenLinks erom dat we op een toekomstbestendige manier durven kijken en afwegen. Het Infrastructuurfonds wordt nu omgezet naar een Mobiliteitsfonds. Dat is een goede stap, maar ik vraag aan beide bewindspersonen hoever we zijn in het denken hierover. Met het Mobiliteitsfonds is namelijk een bredere afweging mogelijk van meer belangen, meer doelen en meer ideeën voor de lange termijn. Delen we dit nog steeds als uitgangspunt en hoe wordt dit verwerkt in het Mobiliteitsfonds qua operationalisering?

Het tweede punt gaat over het brede-welvaartsbegrip. Kan de Minister ingaan op hoe dit zal worden verankerd in de afwegingen die worden gemaakt? Hoe balanceren we het verlies van bijvoorbeeld gezonde levensjaren voor de omwonenden van een snelweg of luchthaven ten opzichte van de voertuigverliesuren van een vrachtwagen? Of hoe balanceren we goedkoop autorijden ten opzichte van de kosten van klimaatverandering, waarbij we grote delen van de wereld onleefbaar houden? Kunnen we deze afwegingen op een andere manier gaan maken?

Ik ga verder met de snelwegen. Er wordt nog steeds veel te veel in snelwegen geïnvesteerd, zonder dat dat een toekomst heeft. Niet alleen zijn de asfaltinvesteringen onnodig en zijn er betere alternatieven, maar recente en aankomende rechterlijke uitspraken rondom stikstof maken ze ook kansloos. We wachten nu iedere keer op een uitspraak van de rechter om dit te beslechten, terwijl we weten dat er een groot probleem is en er een tussenvonnis ligt. Deelt de Minister de verwachting dat het met de huidige kabinetsplannen nog vele jaren gaat duren voordat de stikstofcrisis is opgelost of gaat zij tegen beter weten in door met het maken van plannen? De tweede vraag gaat over het tracébesluit voor de ViA 15. Het kabinet moet nu de motivatie daarvan aanpassen en de Raad van State overtuigen dat de ViA 15 binnen de stikstofregels past.

De **voorzitter**:

Mevrouw Bouchallikh, u heeft een interruptie van de heer De Groot namens de VVD.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Het is voor de VVD geen verrassing dat GroenLinks dit standpunt inneemt ten aanzien van snelwegen en nieuw asfalt. U zegt dat er betere alternatieven beschikbaar zijn, maar er wordt acht keer meer aan kilometers per auto dan in het ov afgelegd. Even ervan uitgaande dat er geen groei is, wat is dan uw voorstel om überhaupt het autogebruik te minderen? Hoe gaat u dat überhaupt oplossen? Want het is gewoon geen realistisch plan.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

We willen heel graag uit dat kip-eiverhaal. Zoals ik zojuist al aangaf: meer verbreding van snelwegen leidt niet tot minder autogebruik. Wat we moeten doen is dat geld investeren in openbaar vervoer en daarmee alternatieven stimuleren en op die manier toewerken naar een toekomstbestendige infrastructuur.

De **voorzitter**:

Een vervolgvraag, meneer De Groot?

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Graag, voorzitter. Hiér gaat het in dit debat over. Het gaat erom dat je niet klakkeloos kunt zeggen: we doen even 20% minder auto's en dan hebben we 40% meer openbaar vervoer. Dat bestaat gewoon niet. Die automobilist blijft rijden en het blijft belangrijk in Nederland om te kunnen rijden over wegen waar voldoende doorstroming is. Dus het is geen realistisch plan. Kunt u ook met voorbeelden komen die realistisch zijn?

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Ik heb niet aangegeven dat minder snelwegen per se tot meer treinverkeer zullen leiden. Waar het mij om gaat is dat we andere keuzes maken in de manier waarop we investeren. Als wij meer investeren in openbaar vervoer, dan wordt dat een aantrekkelijker alternatief voor de auto en kunnen we daarmee ook de vraag daarnaar doen afnemen.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van der Plas heeft ook een interruptie.

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

GroenLinks is een partij die samen met Maxime Verhagen voor de verkiezingen rond de tafel heeft gezeten om een deeltje te sluiten over de woningbouw en het halveren van de veestapel. Ik hoor GroenLinks vaak praten over schone lucht. Die schone lucht is er op het platteland. Dat is het groen dat moet worden ingeruild voor grijs. Er moeten 1 miljoen woningen bij komen; ik ben er nog steeds niet achter waar dat cijfer precies vandaan komt. 1 miljoen woningen, 2,9 mensen per woning. Dan hebben we het ongeveer over 3 miljoen mensen.

De **voorzitter**:

Stelt u uw vraag, mevrouw Van der Plas.

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

Ik leid even de vraag in. Die 3 miljoen mensen moeten allemaal consumeren en moeten allemaal met de auto ergens naartoe. GroenLinks kan wel denken dat ze de auto uit moeten, maar dat gaat gewoon niet gebeuren. Hoe rijmt GroenLinks het bouwen, bouwen, bouwen van 1 miljoen woningen met het plan voor meer schone lucht? Want er komen toch echt wegen bij en die 3 miljoen mensen gaan ook allemaal op

Bol.com bestellen en Thuisbezorgd en noem maar op, wat allemaal vervoerd moet worden. Ik zie het transport dan alleen maar toenemen. Hoe ziet GroenLinks dat?

De voorzitter:

Toch even een oproep aan alle commissieleden om de vragen niet heel lang in te leiden. De vragen moeten helder zijn zodat we ook heldere antwoorden krijgen.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

In mijn betoog noem ik nog twee concrete voorbeelden rondom woningbouw in de gebieden Eindhoven en Amsterdam. Dus als u het mij toestaat, wil ik eerst mijn betoog afmaken. Als de vraag dan niet voldoende beantwoord is, kan ik daarop terugkomen. Zullen we het zo doen?

De voorzitter:

Vervolgt u uw betoog, mevrouw Bouchallikh.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

We waren bij het begrip brede welvaart. Is de verankering daarvan mogelijk in de afweging die wordt gemaakt voor de verschillende projecten?

Dan de snelwegen en het stikstofbeleid. De ViA 15 had ik net al vermeld. Dan de miljarden die in nieuwe snelwegen zouden worden gestoken. We weten allemaal dat we ontzettend veel geld tekortkomen voor het onderhoud en het bruikbaar houden van de huidige snelwegen. Is de Minister het met ons eens dat de nadruk meer op onderhoud zou moeten liggen in plaats van op het aanleggen van nieuwe snelwegen? Waarin gaan we wel investeren? Daarmee kom ik terug op de vraag van mevrouw Van der Plas. Laten we niet investeren in dingen die we later terug moeten draaien, maar in de toekomst. Een voorbeeld is de optimale ontsluiting van de nieuwe woningbouwlocaties. Eindhoven doet zijn best tegen de woningnood met een nieuwe verdichtingsvisie. Er zijn plannen voor ruim 20.000 woningen binnen de ring en voor 4.000 daarbuiten. Dat kan alleen als een stad autoluw wordt en dat kan alleen als ov en fietsvoorzieningen verbeteren. Gemeente, provincie en Rijk moeten goed samenwerken. Hoe gaat de Minister deze ambities van Eindhoven ondersteunen? Vindt zij dit ook een goed voorbeeld van hoe we Nederland zouden moeten inrichten? Bij de metroring Amsterdam is er wel rijksgeld voor de verbinding met Schiphol, maar niet met de havenstad, waar er 60.000 woningen en 50.000 arbeidsplaatsen bij zullen komen. Meer woningen bouwen is niet alleen in het belang van bepaalde regio's, maar van heel Nederland, want we moeten allemaal ergens wonen, mevrouw Van der Plas. Waarom heeft dit geen prioriteit in de plannen die momenteel op tafel liggen?

Tot slot noem ik de kop van Noord-Holland. Daar wordt geëxperimenteerd met mobipunten. Hier worden centraal verschillende vormen van vervoer aangeboden. Het openbaar vervoer is er vaak vlak in de buurt en er staan deelfietsen en auto's. Dit is een voorbeeld van mobiliteit van de toekomst en dit is iets heel anders dan de almaar verdere uitbreiding van snelwegen. Welke alternatieven staan er bij onze bewindspersonen op de agenda? Bij deze laatste vraag wil ik een blik vooruitwerpen. Het oude denken is zonde van ons gemeenschapsgeld, ongezond voor de luchtkwaliteit en slecht voor het klimaat. Ik hoop dat we dit debat kunnen voeren met het oog op de toekomst, want mobiliteit gaat over meer dan asfalt. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw bijdrage. De heer Geurts heeft daar nog een vraag over.

De heer Geurts (CDA):

Ik dacht: laat ik de bijdrage van GroenLinks helemaal af luisteren. Wat bij mij is blijven hangen is minder investeren in wegen, of liever niet, en dat mensen maar moeten gaan fietsen. Wat is dan het verhaal van GroenLinks richting Groningen, Drenthe, Friesland, Overijssel, Gelderland? Daar zijn ze toch afhankelijk van wegen om naar hun werk in het westen te komen of anderszins. Wat is het verhaal van GroenLinks buiten dat mensen maar moeten gaan fietsen? Dat is geen oplossing voor die gebieden.

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Wat de heer Geurts zojuist deed, is een heel complex verhaal neerslaan in twee tegenstellingen: de auto of de fiets. Dat is niet het verhaal. Waar wij voor staan is een alternatieve wijziging. Wij willen het hele stelsel anders inrichten. Auto's hebben daar ook een plek in, maar dat moet wel minder worden. We moeten kijken naar alternatieven, zoals inderdaad de fiets en het ov.

De heer Geurts (CDA):

Over modellen kun je discussiëren, maar de cijfers op basis van die modellen laten zien dat het autoverkeer gaat toenemen. We gaan elektrificeren en dat gaat veel harder dan menigeen denkt. De vrijheid van bezit is in onze samenleving nog steeds een groot goed, dus mensen willen graag een auto. Misschien gaan we wat aan deelmobiliteit doen, maar ik en het CDA denken dat er juist geïnvesteerd moet blijven worden in wegen. Ik moet zelf toevallig langs Utrecht. Ik ben heel benieuwd hoe GroenLinks dat denkt op te lossen. Moet ik als ik 's avonds vanuit Den Haag naar huis wil anderhalf uur extra gaan trainen? Is dat de oplossing die GroenLinks voorstaat?

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Zoals ik zojuist aangaf, vinden wij het welvaartsbegrip heel belangrijk in de afweging waar we met z'n allen in gaan investeren. Op dit moment gaat het vooral over het wel of niet verbreden van wegen, maar wij vinden het heel belangrijk om ook te kijken naar leefbaarheid, naar luchtkwaliteit en naar mobiliteit. Of je ergens thuiskomt, is niet alleen afhankelijk van de weg, maar van de hele infrastructuur. Hier in Den Haag maken wij de keuzes over waar wel of niet een snelweg ligt, maar ook over waar we wel of niet een spoor aanleggen. Wat ons betreft gaan we die verhoudingen iets anders inrichten.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Stoffer heeft ook nog een interruptie, of een vraag.

De heer Stoffer (SGP):

Als ik de bijdrage van mevrouw Bouchallikh zo hoor, dan denk ik: haar politieke visie op mobiliteit komt eigenlijk neer op wat minder auto, wat meer ov. Dat is heel respectabel, dat kan, maar wij kijken daar wat anders tegenaan. De SGP vindt dat er gewoon een goed mobiliteitssysteem moet worden gemaakt. Ik woon midden op de Veluwe en een paar weken geleden stond er bij ons in de krant: de bus verdwijnt van de Veluwe. Dat gaat natuurlijk de tegengestelde richting op. De heer Geurts gaf aan hoe hij hier ongeveer komt. Ik zet altijd mijn auto in Nunspeet en dan pak ik de trein hiernaartoe. Vanaf Nunspeet gaat het goed, maar daartussenin kom je er niet. Als GroenLinks straks aan de formatietafel zou mogen aanschuiven, gaan ze zich dan hard maken voor een verbeterde ov-verbinding of in ieder geval iets voor de ontsluiting van die kleine

dorpjes op de Veluwe of andere plekken? Ik zou het mooi vinden als er straks staat dat het busverkeer en de ov-verbindingen voor die kleine dorpjes op de Veluwe niet gaan verdwijnen, maar juist beter worden. Als het zover komt, dan zou ik GroenLinks daarvoor een compliment geven. Kan ik daarop rekenen als GroenLinks aan de tafel zit?

De voorzitter:

Ik doe toch nog een herhaalde oproep. Ik wil niet te kortaf zijn, maar laten we de vragen niet als een soort derde termijn gebruiken.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Net als bij mevrouw Van Esch ga ik hier niet aankondigen wat wel of niet op de formatietafel ligt. Dat is een doorgaand proces. Wat ik wel wil aangeven, is dat wij het ontzettend belangrijk vinden dat vervoer voor iedereen toegankelijk is, want mobiliteit is van belang. Ik benadruk nogmaals dat het niet alleen om snelwegen gaat, vandaar ook mijn laatste punt over die mobiliteitspunten. Er zijn interessante experimenten om te kijken hoe we inderdaad ook een dorp in de Veluwe kunnen blijven ontsluiten, misschien met deelauto's, misschien met deelfietsen, waarmee dan naar het volgende punt gereisd kan worden. Dus het is niet het een of het ander.

Dank u wel.

De voorzitter:

Mevrouw Van der Plas heeft ook nog een vraag.

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

Ik heb het verhaal inderdaad uitgeluisterd, maar er is eigenlijk nog geen antwoord op mijn vraag gekomen, of ik heb het niet begrepen. Mevrouw Bouchallikh zegt: de auto of de fiets is een verkeerde tegenstelling. Maar het is uw eigen fractieleider die in de verkiezingscampagne heeft gezegd: «Wat wilt u, koeien of huizen?» Dus als we het over tegenstellingen hebben, dan denk ik dat u misschien eerst naar uw eigen partij moet kijken. Ik heb nog niet gehoord wat de oplossing is. Want ik heb toch steeds het idee dat GroenLinks enorm aan het wensdenken is, dat GroenLinks niet in de realiteit leeft dat heel veel mensen niet op de fiets naar hun werk kunnen. Heel veel mensen moeten gewoon gebruik maken van de auto. Sommige mensen werken wel 200 kilometer verderop. Voor mij is het nog niet duidelijk, maar misschien kan mevrouw Bouchallikh dat nog even simpel uitleggen. Hoe ziet GroenLinks de toekomst voor de automobilist en zeker voor de toenemende bevolking? Met al die woningen die erbij komen, die mensen moeten allemaal ergens naar hun werk. Het zijn niet allemaal ambtenaren die met de fiets naar het gemeentehuis kunnen. Hoe gaat GroenLinks dat dan oplossen? Want we kunnen niet allemaal op de fiets, zoals de heer Geurts ook zegt, of allemaal lekker met de trein; dat is ook allemaal nog niet op orde in Nederland. Daar zoek ik naar: wat gaan we doen voor die automobilist?

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Zoals ik zojuist aangaf, zijn regio's die zelf bezig zijn met het bouwen van woningen ook voorstander van meer ontsluiting via het openbaar vervoer. Dus het is een onderdeel van die woningplannen. En het is niet alleen óf de auto, óf de fiets. Zoals ik zojuist al aangaf, vinden wij het belangrijk dat die hele infrastructuur goed wordt ingericht, dus ook méér investeren in ov, en daar betere infrastructuur voor aanleggen. En uiteindelijk – het voorbeeld dat ik in het begin aanhaalde – leiden minder autogebruikers tot significant minder files. Dus op het moment dat wij de mobiliteit breed kunnen verbeteren, dan is dat uiteindelijk ook beter voor de automobilist, die dan minder in de file hoeft te staan. Dan hoeven we ook niet de wegen te verbreden. Dus het hangt allemaal met elkaar samen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Van der Plas, tweede instantie.

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

Maar op basis waarvan zegt GroenLinks dit? Heeft u daar onderzoek naar gedaan of heeft u daar feiten of cijfers van? Want ik blijf erbij, als die 1 miljoen woningen er komen, dat zijn 3 miljoen mensen. Dan kan je toch niet zeggen «die mensen moeten maar met het openbaar vervoer en de auto moet minder»? Dat zijn 3 miljoen mensen. Nederland is inmiddels een land geworden waar het helemaal niet raar is dat je van Deventer naar Zoetermeer reist naar je werk. Dat was twintig jaar geleden misschien zo, maar dat is nu heel erg normaal. Heel veel mensen uit de stad wonen op het platteland, maar die blijven werken in de Randstad. Ik snap het nog steeds niet, maar misschien ligt dat dan ook aan mij.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van der Plas. Heeft u nog behoefte om daarop te reageren, mevrouw Bouchallikh?

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Wat is de vraag precies?

De voorzitter:

Er was niet echt een vraag, maar misschien wil mevrouw Van der Plas toch nog heel kort een gerichte vraag stellen.

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

De vraag blijft staan: hoe ziet GroenLinks het dat mensen minder gaan autorijden terwijl je meer forensen krijgt, zeker in de toekomst, als we nog meer woningen erbij bouwen en als er nog meer mensen in Nederland komen te wonen? Want niet iedereen werkt in zijn eigen dorp. Sterker nog, bijna niet meer.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Ik heb zojuist meerdere malen aangegeven hoe wij dat zien. Dan gaat het om een brede investering op verschillende vlakken, om een nieuwe manier van kijken naar onze infrastructuur en de afwegingen maken die toekomstbestendig zijn. Dat betekent niet meer investeren in wegen, want daarmee groeit alleen het autogebruik en de opstoppingen die daardoor ontstaan.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Bouchallikh. Bij de introductie had ik de heer Alkaya nog niet welkom geheten. Hij kwam later binnen maar hij is inmiddels ook aangeschoven. Welkom, meneer Alkaya. Het woord is nu aan de heer Geurts namens het CDA.

De heer **Geurts** (CDA):

Dank, voorzitter. Ik maak traditiegetrouw een rondje langs de Nederlandse regio's, ik begin met Noord-Nederland. Het CDA heeft mede gezien het belang van extra woningen gepleit voor een deltaplan voor het noorden. Ik ben ook blij dat de regio het idee heeft omarmd en daarbij bouwstenen heeft aangedragen en wil bijdragen aan een kwart van de nationale woningbouwopgave. Hoe gaan de bewindspersonen om met dat aanbod? Een bouwsteen is de Lelylijn. Is de Staatssecretaris bereid zich hiervoor in te zetten? Uit het noorden komt gezien de beperkte levensduur en de vele storingen ook de oproep voor de aanpak van de verouderde spoorbrug over het Van Harinxmakanaal. De provincie Fryslân ziet mogelijkheden in

een spooraquaduct en is bereid tot cofinanciering van 25 miljoen euro. Het CDA stelt voor een quickscan uit te voeren. Is de Staatssecretaris hiertoe bereid?

Het CDA vraagt ook aandacht voor de verbreding van de N33. Vanwege tekorten bij de bouw van de zuidelijke ringweg staan deze vergevorderde plannen plots onder druk. De provincie moest de tekorten financieren, terwijl Rijkswaterstaat de opdrachtgever is van het project. Het CDA ziet graag dat de Minister in gesprek gaat met de provincie en de gemeenten om tot een oplossing te komen. Is zij hiertoe bereid?

Wat betreft de impasse rondom de sluis bij Kornwerderzand sluit ik me aan bij de vragen van de ChristenUniefractie en de SGP-fractie.

Dan Oost-Nederland. Het CDA pleit al langer voor veiliger N-wegen. De N50 Zwolle-Kampen en de N34, die weliswaar in Drenthe ligt, staan al langer bekend als dodenwegen. Het CDA stelt daarom voor om op deze wegen een fysieke rijbaanscheiding aan te brengen. Volgens SWOV helpen fysieke rijbaanscheidingen om de kans op frontale ongelukken te verkleinen. Is de Minister bereid om samen met de provincies meer fysieke rijbaanscheiding te realiseren op dit soort wegen? Het deel Kampen en Kampen-Zuid is opgenomen in het MIRT. Wanneer komt de Minister met het ontwerptractébesluit?

Het CDA vraagt zich verder af wanneer de Minister komt met een nieuw tractébesluit rondom de N35 Nijverdal-Wierden. Dat is nodig naar aanleiding van de eerdere uitspraak van de Raad van State. Het CDA ziet graag dat prioriteit wordt gegeven aan het oplossen van flessenhalzen om zo files te voorkomen. Is de Minister bereid om prioriteit te geven aan het oplossen van deze knelpunten, bijvoorbeeld de flessenhals die in de toekomst gaat ontstaan op de A1 tussen Barneveld en Apeldoorn, de A15 tussen Gorinchem en Valburg en de A67 tussen Eindhoven en Venlo? Ik sluit me aan bij de vragen die zijn gesteld door de SGP over het knooppunt Hoevelaken, Barneveld-Noord, de A1-corridor en het knooppunt A1/A30.

Dan Zuid-Nederland. Hier is een discussie over een aquaduct versus een viaduct bij Oirschot. Ik heb er ook schriftelijke vragen over gesteld. Het aquaduct zou ruim 100 miljoen goedkoper zijn dan Rijkswaterstaat eerder voorrekende. De Minister geeft aan dat Rijkswaterstaat niet uitkwam op 220 miljoen maar op een bedrag van 141 miljoen. Dat blijft nog steeds een flink verschil. In de provincie Brabant is nu een motie aangenomen om een onderzoek te starten naar de cofinanciering van de meerkosten van een aquaduct. De voltallige raad van Oirschot gaf aan deze motie te steunen. Het CDA stelt voor dat de Minister in gesprek gaat met de provincie en de gemeente Oirschot over cofinanciering van de meerkosten. Is de Minister hiertoe bereid?

De situatie rondom de Maaslijn en de treinverbinding met Aken hebben we gisteren al besproken in het commissiedebat Spoor.

Dan Zuidwest-Nederland. In Zuid-Holland leeft een breed gedragen wens voor een brug of aquaduct om vanaf de N207 de Gouwe over te kunnen steken, dit in verband met de storingsgevoelige verbinding via de monumentale bruggen. Het CDA stelt voor om samen met het samenwerkingsverband Beter Bereikbaar Gouwe een studie uit te voeren naar de mogelijkheden. Is de Minister hiertoe bereid?

Het CDA vindt met het oog op woningbouw een lightrailverbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam een interessante gedachte. Ik heb begrepen dat de ruimtelijke reservering hiervoor al is getroffen. Ziet de Staatssecretaris een mogelijkheid om de volgende stap op dit dossier te zetten?

Voor Zeeland vraagt het CDA vaak aandacht voor het daadwerkelijk realiseren van de Rail Ghent-Terneuzen. Is dat al afgerond?

Ik sluit me aan bij de inbreng van de SGP en de vragen van de ChristenUnie met betrekking tot de Westerscheldetunnel. Laat duidelijk zijn dat het CDA een haalbare oplossing wil voor een tolvrije Westerscheldetunnel.

Dan Noordwest-Nederland. Mede vanwege de grote woningbouwopgave is in het MIRT besloten om een onderzoek te starten naar de bereikbaarheid in het gebied Amsterdam-Oost en Almere. Is de Minister bereid hierbij ook de mogelijkheden van een IJmeerverbinding tussen Amsterdam en Almere mee te nemen? Bij de N9 en de N99 is er een bovengemiddeld risico op ernstige verkeersgewonden en verkeersdoden, zo blijkt uit de door het CDA bepleite probleemanalyse. Rijk en regio gaan nu in gesprek over mogelijke vervolgstappen. Toen ik dat las, vroeg ik me af waar de Minister dan aan denkt.

Verder werken de provincies Utrecht en Gelderland samen aan een aanpak van de Rijnbrug bij Rhenen en Kesteren. Het lijkt het CDA goed als het Rijk betrokken wordt bij de second opinion die de provincies aan het uitvoeren zijn. Is de Minister hiertoe bereid?

Voorzitter, mijn laatste punt. Het CDA hecht veel belang aan goed beheer en onderhoud. We moeten constateren dat dit te lang een ondergeschoven kindje is geweest. Ik zal hier in het schriftelijk overleg over de jaarstukken nader op ingaan. Ik sluit me aan bij de vragen die met name de ChristenUnie en de SGP stelden over de manier waarop Rijkswaterstaat omgaat met de areaalgegevens.

Tot zover, voorzitter. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Geurts. Mevrouw Hagen, u heeft een interruptie voor meneer Geurts? Dat mag.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Ik hoorde de heer Geurts eigenlijk helemaal niet over de vrachtwagenheffing. Ik ben eigenlijk heel benieuwd hoe het CDA aankijkt tegen de teleurstelling die in de sector leeft.

De heer Geurts (CDA):

Ik had al de hoop dat iemand mij daarover zou interrumperen, want ik kreeg dit punt niet in de tijd weggezet. De SGP had er al over gesproken. Wij vinden als CDA dat de overheid betrouwbaar moet zijn en dat betekent dat je afspraken moet maken. Het is urgent dat dit geregeld wordt door het kabinet, of het nou demissionair of missionair is. Op deze manier laten we het bedrijfsleven in de steek. Ik kom dan weer terug op een betrouwbare overheid, dus vol gas om dit te organiseren.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Van Esch, u had ook een vraag?

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Ik heb nog een interruptie, ja. Nog niet zo lang geleden lazen wij in het AD dat de heer Geurts vindt dat het betwijfelen van de noodzaak van de verbreding van de A27 twijfel zou zaaien. Ik ben benieuwd of u het ook een kwestie van twijfel zaaien vindt als uw eigen jongerenpartij van het CDA, uw eigen Provinciale Statenfractie van het CDA en nu ook de gemeentefractie van het CDA aangeven de verbreding niet meer te willen.

De heer Geurts (CDA):

Iedere gemeenteraad en iedere provinciale staten hebben een eigen afweging te maken en die mogen ze ook maken. Wij hebben als CDA ingestemd met de verbreding van de A27. Het tracébesluit is nota bene al genomen. Het ligt er gewoon en er kan gewoon gewerkt worden. Ja, we hebben nog te maken met een uitspraak van de Raad van State. Het kabinet moet het goed onderbouwen bij de rechter. Maar als je alles gaat terugdraaien wat je in het verleden hebt besloten, wordt het pas echt een chaos in Nederland. Ik ben van mening dat, en dat stond ook in het stuk van het AD, nu de mobiliteit gaat toenemen – echt waar, het wegverkeer

gaat niet afnemen; we gaan elektrificeren en dat betekent niet dat er minder auto's gaan komen – je een hele grote regio in de steek laat als je geen oplossing voor de A27 bij Utrecht organiseert. Het gaat niet alleen om de stad Utrecht, het gaat ook om de ommelanden. Dat gaat door tot in meerdere provincies die hiervan afhankelijk zijn om er op een ordentelijke manier langs te kunnen.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Ik vind het opvallend, gezien de aangenomen motie met een duidelijke handtekening van het CDA in de provincie. Daarin wordt opgekomen voor de belangen van iedereen in de provincie Utrecht. Er wordt gevraagd om alsjeblieft te kiezen voor een verbreding binnen de bestaande bak en niet voor een verdere verbreding van de A27. Dat heeft de voorkeur. Er wordt gevraagd om te kijken naar de mogelijkheden die er zijn. Ik vind dat uw eigen CDA in de provincie daarmee wel degelijk aan twijfel zaaien doet, ondanks het feit dat ik heel blij ben dat ze eindelijk het niet-verbreden van de A27 steunen. Eigenlijk zit hier geen vraag achter, maar is dit gewoon een opmerking.

De heer **Geurts** (CDA):

Ik wil toch graag even reageren, want hier wordt het CDA totaal onterecht geframed. Wij hebben hier gewoon een landelijke afweging te maken. Waar de Partij voor de Dieren totaal niet op ingaat en blijkbaar ook totaal geen oog voor heeft, is dat er nationaal een veel groter belang is dan dat stukje rond Utrecht. Ik heb het net niet genoemd, maar de verbreding wordt ook aangepast, bijvoorbeeld met geluidsschermen. Het is van belang voor de inwoners van de gemeente Utrecht dat daar dingen gebeuren. Het kan ook de binnenstedelijke woningbouw bevorderen. Nee, het is geen kwestie van kunnen, het zál de woningbouw gaan bevorderen. Ik denk dat we ook oog moeten hebben voor die belangen. Daar staan we als CDA voor.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Geurts. De heer Stoffer heeft ook een vraag voor u.

De heer **Stoffer** (SGP):

Net voordat we begonnen grapte ik al dat ik best wel namens de heer Geurts zou kunnen spreken. Nou, dat bleek ook. Andersom had volgens mij grotendeels ook gekund. Ik begon mijn bijdrage met de onderhoudstoestand van onze infrastructuur en de heer Geurts sloot ermee af. Waarmee je begint of afsluit zijn altijd dingen waar je de nadruk op legt. Fijn dat het CDA daar bij volgende rondes dieper op in zal gaan. Een concrete vraag: heeft het CDA daarbij ook oog voor de mensen die het moeten gaan doen? Dan gaat het heel concreet om de capaciteit bij Rijkswaterstaat. Vaak krijgen we het geluid dat het kraak en piept. Neemt de heer Geurts dat ook mee in de toekomstige bespiegelingen over onderhoud?

De heer **Geurts** (CDA):

Het kortst mogelijke antwoord is ja. Daar wil ik nog wel een kleine uitleg bij geven. Volgens mij kwam de Algemene Rekenkamer in 2018 met de waarschuwing dat we veel meer moeten gaan investeren in onderhoud en renovatie. Volgens mij heeft de Minister dat daarvoor ook al aangegeven. Toen is er bij mij al een lampje gaan branden. Toen dacht ik: hé, hier is echt iets aan de hand. Er moet echt veel gebeuren. We zitten nu op 1,4 miljard, zeg ik uit mijn hoofd. Dat is er elk jaar voor nodig. Je hebt echt heel veel mensen en machines nodig om dat ook allemaal te kunnen organiseren. Dat is echt een hele grote zorg. Het is dus terecht dat de SGP aandacht vraagt voor de menselijke maat in dezen, om al dat werk ook in Nederland weggezet te krijgen. Want we hopen dat we daarnaast ook nog

wat nieuwe infrastructuur kunnen aanleggen, hetzij spoor, hetzij wegen, hetzij fietspaden. En dan hebben we het nog niet over de opgave die er in de diverse gemeentes ook nog ligt om hun wegen te onderhouden.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Geurts. Dan gaan we over naar de volgende spreker, mevrouw Van Esch namens de Partij voor de Dieren. Aan u het woord.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Dank u, voorzitter. Wat ons betreft staat het debat vandaag in het teken van keuzes maken. Je kunt namelijk niet alles hebben. Dat geldt zeker bij dit meerjarenprogramma. De Minister weet namelijk dat als zij door wil gaan met het verbreden van snelwegen, daar stikstofruimte voor gevonden moet worden. Dat zal betekenen dat er meer boeren uitgekocht zullen moeten worden. En dat terwijl de echt duurzame oplossing zo voor de hand ligt: investeren in het gebruik van de fiets, de trein of de bus. Daardoor kunnen we meer groen, rust en ruimte maken in onze samenleving, wat zo broodnodig is voor het bestrijden van diezelfde stikstof-, klimaat- en biodiversiteitscrises die we nu hebben.

Voorzitter. Keuzes maken moeten we niet alleen doen om de problemen in de infrastructuur op te lossen, maar inderdaad echt ook om ons land leefbaar te houden. Daarom vinden wij het absurd dat we al minstens 214 miljoen euro hebben gestoken in het openen van een nieuw vliegveld in deze klimaatcrisis, en dat we daarnaast ook nog een weg, de A27, verbreden voor 1,5 miljard. 1,5 miljard voor een plan waarvan de gemeente, de provincie en nu gelukkig ook een heel groot deel van het CDA aangeven er niet op te zitten wachten. Hoe kan het dan toch dat we dit plan schijnbaar koste wat het kost moeten gaan doorzetten? Voor de verkeersdoorstroming heeft dit plan totaal geen toegevoegde waarde. Het is namelijk bekend dat meer asfalt het fileprobleem niet oplost. Wat wel helpt, is 80 kilometer op de ring, verkeer verspreiden over de dag en mensen met de fiets of het ov laten gaan, zeker aangezien 60% van het verkeer op deze ring lokaal verkeer is dat minder dan 15 kilometer aflegt. Naast de Utrechtse burger en de politiek verzetten ook 336 huisartsen, verpleegkundigen en andere zorgverleners zich tegen dit plan. Zij vrezen voor gezondheidsschade en wijzen op het verdwijnen van bos dat zo nodig is voor ontspanning en om de stad koel te houden tijdens hittegolven. Heeft de Minister deze gezondheidsaspecten in deze oproep vanuit de Utrechtse huisartsen en verpleegkundigen eigenlijk wel onderzocht? En waarom blijven we in het dogma zitten dat we bij steden meer asfalt nodig hebben, terwijl we juist meer natuur nodig hebben om onder andere deze stad zo broodnodig te koelen? Bovendien weten we dat de stikstofeffecten van de A27 veel verder reiken dan de Minister in eerste instantie beweerde. Ik hoor dan ook graag van de Minister wat daarop bedacht is. Is er een nieuwe creatieve rekentruc bedacht, of wil zij bijvoorbeeld grootschalig boeren gaan uitkopen ter compensatie van dit prestigeproject?

Voorzitter. In de provincie Utrecht vindt niet alleen door het Rijk gesponsorde kaalkap plaats voor de verbreding van de A27 bij Amelisweerd; ook bij Amersfoort is er sprake van een ecologisch drama om daar meer asfalt te gaan storten. In een bijna House of Cards-achtig scenario hebben ze daar te maken met tekorten van miljoenen euro's, een opstappende wethouder en een ecologische kaalslag. Ondertussen zijn er 1.700 bomen gekapt, en dat worden er nog veel meer als de huidige plannen voor de westelijke ontsluiting van Amersfoort doorgaan. Klopt het dat het Rijk voor 15 miljoen euro garant staat voor dit project? En bent u bekend met de fouten die in de verkeersanalyses zitten die de grondslag vormen voor die subsidieaanvraag? Groen in Amersfoort heeft namelijk onthuld dat het verkeer zelfs is afgenomen en niet is toegenomen, zoals voorspeld. Is dit, naast de ecologische schade door de bomenkap, voor deze Minister

voldoende reden om de garantstelling in te trekken en de gemeente aan te gaan spreken op dit drama?

Voorzitter. Mijn fractie zou ook graag zien dat meer mensen de trein in gaan in plaats van de auto, ook voor de langere afstanden. Sinds enkele weken rijdt gelukkig de nachttrein naar Wenen. Ik ben dan ook benieuwd welke ambities de Staatssecretaris heeft voor meer nachttreinen, bijvoorbeeld een nachttrein richting Barcelona, Madrid of Porto. Wat ons betreft moet hier echt een zogezegde sprint op worden getrokken, aangezien de tijdsduur en de kosten die mensen nu moeten maken om met de trein naar deze zuidelijke plaatsen te reizen, in geen verhouding staat tot die paar tientjes voor een vliegticket.

Mijn fractie begreep dat de financiering van de Wunderline in Groningen moeizaam verloopt en dat daarom naar het Rijk gekeken wordt. Ik ben benieuwd of de Staatssecretaris kan toezeggen dat ze gaat onderzoeken hoe de staat kan bijdragen aan het aanleggen van deze Wunderline en hierover in gesprek gaat met de betrokken partijen. Wat ons betreft kan het niet zo zijn dat de gemeente geen geld heeft voor een goede treinverbinding omdat het budget is opgegaan aan de Ring Zuid, die vooral de rijksinfrastructuur ten goede komt.

Voorzitter, tot slot, de kilometerheffing. Ik kan mij aansluiten bij de vragen die ook al door de SGP zijn gesteld. Wij verbaasden ons dat die naar achter is geschoven. Wij zagen daarvoor ook geen reden. Temeer verbaast het ons omdat het een van de weinige klimaatafspraken in dit regeerakkoord was. Er waren er al heel weinig in het regeerakkoord, dit was er en dit is dan alweer op de lange baan geschoven. Wij zijn benieuwd naar de reden daarvan. Wat ons betreft gaat ie zo snel mogelijk door.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Esch. U wilt kort wat zeggen, Minister?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik neem aan dat mevrouw Van Esch de vrachtwagenheffing bedoelde?

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Ja, excuus: de kilometerheffing voor vrachtauto's.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, even dat we dat scherp hebben, anders krijgt u een antwoord op een niet gestelde vraag. Dat schiet ook niet op.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Een goede correctie, dank u wel.

De voorzitter:

Altijd goed voor de notulen. Dank voor deze toelichting. Meneer De Groot namens de VVD.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Voorzitter. Ik zal het vandaag in mijn deel van de VVD-bijdrage – mijn collega doet zo het tweede deel – hebben over twee onderwerpen die belangrijk zijn voor de lange termijn en over drie concrete punten voor de korte termijn, op het gebied van mobiliteit op de weg.

Het is duidelijk aan het worden dat we Nederland veilig, schoon en bereikbaar willen houden op de weg, maar we lopen tegen de grenzen aan van wat we van dit kabinet daarover mogen verwachten. Deze Minister heeft de afgelopen jaren en voor de komende jaren geld voor regulier onderhoud naar voren gehaald om noodzakelijk onderhoud uit te voeren. Zij doet dat omdat een goede staat en daarmee de veiligheid van ons wegennet vooropstaat. Daar zijn we als VVD erg blij mee. We moeten

wel beseffen dat in de jaren daarna, alleen om regulier onderhoud uit te voeren, jaarlijks 1 tot 1,4 miljard aan extra geld nodig is. Het kan geen verrassing zijn dat de VVD deze oproep steunt, want we willen allemaal veilig gebruik blijven maken van onze wegen.

Punt twee met betrekking tot de lange termijn gaat over de verdere groei van ons land. Er moeten nog één miljoen extra huizen komen, de logistieke sector groeit met 30% richting 2050 en het autogebruik blijft stabiel of zal groeien. Dit alles zorgt voor meer verkeer op de weg. Het is maar goed dat de geplande uitbreidingen, zoals de ViA15, Hoevelaken, Ring Utrecht en A4 Haaglanden in de planning staan en er bijna aankomen, want de zojuist genoemde ontwikkelingen en effecten voor wegen komt daar juist nog bovenop.

Moeten we dan slimme keuzes maken? Jazeker, maar laten we ook naar de feiten kijken. Er is juist een jaarlijkse afname van de omvang van het infrastructuurbudget geweest tussen 2010 en 2020: van 2,5% in 2010 naar 1,5% van de rijksuitgaven in 2020. Er treedt door de grote onderhoudsopgaven een verschuiving op van beschikbaar geld voor aanleg naar instandhouding: van 0,4% nu naar straks in 2030 nog maar 0,1% van het bbp. Mijn vraag aan de Minister is: is het gewoon een kwestie van geldtekort in de toekomst of zijn er nog slimme oplossingen te bedenken? Want dit gaat anders een groot probleem vormen.

Dan nog drie korte punten, voorzitter. Doorstroming en verkeersveiligheid op N-wegen. De N9 is eerder al genoemd. Die gaat aangepakt worden. Ziet de Minister kans om dit te combineren met het groot onderhoud in 2023? Er zijn ook al andere N-wegen genoemd als het gaat over verbreden en verkeersveiligheid. Hoe staat het met de N33, N35 en N50?

Het tweede punt gaat over dat Duitsland bezig is met de voorbereiding van de verbreding tussen hun A1 en onze A37, de E233. Heeft de Minister na de A28 Amersfoort-Hoogeveen-studie het traject A28/A37 als snelste verbinding tussen Amsterdam en Rotterdam en Noord-Duitsland en Hamburg in de planning voor een capaciteitsstudie?

En drie, het laatste, en die is vandaag ook al langsgekomen: Kornwerderzand. Positief dat dit project er komt. Goed voor de regio en voor de ondernemers aldaar. Maar kan de Minister – dat is al eerder gevraagd – comfort geven op dat de marktbijdrage van 26,5 miljoen er komt? En dat terwijl de ondernemers die inning liever via de passage-inningen willen. De kosten om dit te organiseren zijn hoog. De vraag hierover aan de Minister is of het wel uitvoerbaar is als we dat op die manier zouden willen.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Groot. Er is een interruptie van de heer De Hoop.

De heer De Hoop (PvdA):

In eerdere debatten met de heer De Groot viel het mij op dat de VVD best wel verdrietig en cynisch klonk over regionale bereikbaarheid. Ik heb hem ook weleens horen zeggen: we moeten er misschien over nadenken om te bezuinigen op buslijnen. Er zijn nu natuurlijk ook belbussen. Ik hoor hem vandaag ook niet over de Lelylijn. De VVD was een van de weinige fracties die niet uitgesproken was over de Lelylijn. Ik ben benieuwd hoe de VVD nu kijkt naar de Lelylijn.

De voorzitter:

Ik heb zomaar het vermoeden dat dat terugkomt in de bijdrage van de heer Minhas. Als u daarop wilt wachten, parkeren we die vraag even. Mevrouw Hagen namens D66 wil ook interrumperen.

Mevrouw Hagen (D66):

Ja, ik heb een interruptie aan het adres van de heer De Groot. Hij geeft heel terecht aan dat we in de toekomst minder geld hebben voor nieuwe

projecten en voor onderhoud. Dat hebben we ook «moord en brand» in de krant kunnen lezen. Had de heer De Groot dan ook verwacht dat de Minister met een concreet voorstel zou komen voor de aanpak van onderhoud? Ik heb u ook horen spreken over slimme oplossingen. Bent u bereid om met deze commissie ook eens te kijken naar de oude en lang geleden geplande trajecten en om daar misschien een andere keuze in te maken?

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Ik denk dat uit alle studies en onderzoeken die zijn gedaan naar de capaciteit op de weg blijkt dat het niet nodig en niet mogelijk is om te kijken naar de oude lijnen of de oude uitbreidingen. We hebben alle onderdelen die op dit moment in het MIRT zitten keihard nodig om er ten minste voor te zorgen dat niet alleen personenauto's, maar ook logistiek Nederland letterlijk kan blijven doorrijden. Ik denk dat D66 dat wil en het is wat de VVD ook graag wil.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer De Groot. Dan gaan we naar ... O, mevrouw Van der Plas. Ik vergeet u zeker niet, maar ik zag u niet. Heeft u een interruptie, mevrouw Van der Plas?

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

Ik weet niet wat de volgorde is.

De **voorzitter**:

De volgorde is dat de VVD-fractie aan het woord is, maar namens de VVD nam eerst de heer De Groot het woord voor zijn stukje mobiliteit. Nu gaan we over naar het stukje van de heer Minhas.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

U heeft mevrouw Van der Plas net overgeslagen in de volgorde van sprekers. Dat viel me op.

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

Normaal gaan we van deze kant naar die kant.

De **voorzitter**:

Volgens mij is er geen vast stramien. Ik ben ook weleens als eerste aan de beurt gekomen toen ik daar in die hoek zat. Als u zegt dat u heel graag het woord wilt ... Het leek mij handiger om het VVD-smaldeel in één keer te doen.

De heer **Minhas** (VVD):

Voorzitter, ik heb er geen bezwaar tegen als mevrouw Van der Plas eerst aan het woord komt.

De **voorzitter**:

Ja?

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

Het gaat mij er alleen maar om dat u mij niet vergeet.

De **voorzitter**:

Nee nee, ik zou u niet durven vergeten, mevrouw Van der Plas. Dan gaan we naar de heer Minhas; dan hebben we de VVD maar gehad.

De heer **Minhas** (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Net als vele anderen in het land baalt ook de VVD ontzettend van de afgelopen anderhalf jaar, waarin de coronacrisis ons

land als het ware heeft overgenomen. Echter, we hebben er ook ontzettend veel van geleerd, want niemand zit te wachten op een hyperspits of ellenlange files op bijvoorbeeld de A27 of de A4 bij Amsterdam. Daarom zijn we blij met de ambitie die zowel de Staatssecretaris als de Minister heeft bij de spreiding van verkeersbewegingen door bijvoorbeeld in te zetten op thuiswerken en spitsmijden met samenwerkingspartners zoals werkgevers, onderwijs, gemeentes en provincies. De overheid als werkgever gaat daar erg goed mee om, vinden wij, bijvoorbeeld door het thuiswerken, maar kennelijk lukt het helaas niet om de afspraken ook op een goede manier met externe werkgevers te maken. Dat zien we onder andere aan de inmiddels toenemende files, maar we zien het ook op bepaalde trajecten in de spits waar treinen en metro's inmiddels weer langzaam vol beginnen te lopen. De VVD vraagt aan zowel de Minister als de Staatssecretaris of het misschien niet beter en verstandiger is om de decentrale afspraken met werkgevers op centraal niveau, dus op rijksniveau, te maken om te voorkomen dat er een lappendeken ontstaat aan afspraken die niet uitvoerbaar zijn. Ik vraag dus om overkoepelende afspraken te maken en daarmee de druk op onder ander het ov en de rijkswegen te voorkomen. Dat is veel eenduidiger. Voorzitter. Ik vervolg mijn betoog met een heel ander dossier, namelijk de gigantische woningbouwopgave in relatie tot de mobiliteitsuitdaging in onder ander de Randstad. Het goede nieuws is dat er vanuit het Groeifonds 1,5 miljard is gereserveerd voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en ruim een miljard voor de ombouw van de zogenaamde «oude lijn» tussen Dordrecht en Leiden, bijvoorbeeld tot een lightrailverbinding. Om dit mogelijk te maken is viersporigheid tussen Delft en Schiedam noodzakelijk, maar dat zit momenteel nog niet in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is wat er nu nog nodig is om de viersporigheid tussen Delft en Schiedam te realiseren.

Voorzitter. Tot slot wil ik het hebben over TEN-T. Om te beginnen bedank ik de Staatssecretaris voor de toelichting op de uitwerking van de motie-Dijkstra c.s. over TEN-T en de verbinding richting Scandinavië. In het voorlopige overzicht van de mogelijke CEF-projectvoorstellen zien we deze verbinding helaas nog niet terugkomen. De lijst is niet definitief of uitputtend, wordt door de Staatssecretaris aangegeven. Toch is de VVD benieuwd in hoeverre de verbinding Amsterdam-Groningen, uiteraard doorgetrokken naar Scandinavië, potentie heeft om aan dit lijstje te worden toegevoegd en wat daar precies voor nodig is. Kan de Staatssecretaris hier een toelichting op geven en is zij bereid om deze verbinding aan het lijstje toe te voegen? Tot zover, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Minhas. Precies binnen de tijd. Uw geparkeerde vraag, meneer De Hoop? Of wilt u nog een vraag stellen of een andere vraag?

De heer De Hoop (PvdA):

Eigenlijk wil ik toch doorgaan op mijn geparkeerde vraag. Ik zat op het puntje van mijn stoel te wachten op wat de heer Minhas zou zeggen over de Lelylijn en eigenlijk vraagt hij vooral wat de Staatssecretaris en de Minister ervan vinden. Ik ben zelf heel nieuwsgierig naar wat VVD ervan vindt.

De heer Minhas (VVD):

De VVD is voor hele goede verbindingen, ook naar het Noorden. En of die verbindingen dan Zuiderzeelijn heten of Lelylijn – geef het beestje een naam – maakt helemaal niet uit. Wij hebben gezien dat er een heel mooi plan is gepresenteerd, wat denk ik heel goed is. Het Groeifonds heeft daar

wat van gevonden. We zijn benieuwd wat het kabinet ervan vindt. Ook de Staatssecretaris heeft daar een reactie op gegeven. Wat de VVD betreft, ligt er een opdracht bij het kabinet om daar met een reactie op te komen en die reactie wachten wij af.

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

We hebben eergisteren volgens mij een brief gekregen van het kabinet met de reactie dat zij het verder gaan onderzoeken. Dat is heel mooi, maar voor de verkiezingscampagne was duidelijk dat de VVD de enige partij was die de Lelylijn niet in haar plan had staan. Nu, bij het Deltaplan van het Noorden, komt er een onderbouwd plan, ook over de Lelylijn. Ik mag toch hopen dat inmiddels de VVD daar zelf ook wel een mening over heeft. Of moet er nu eerst nog een onderzoek komen voordat de VVD daar eindelijk een mening over kan vormen?

De heer **Minhas** (VVD):

Ik baal toch ontzettend dat de heer De Hoop ons verkiezingsprogramma niet heeft gelezen, want in ons verkiezingsprogramma – daar heeft hij het kennelijk over – staat de Lelylijn wel degelijk genoemd, met naam en toenaam. Ik vind het jammer dat u als noorderling, als Fries Kamerlid, ons verkiezingsprogramma niet kent, want daar staat die Lelylijn wel degelijk in genoemd als goed voorbeeld en mogelijk kansrijke verbinding. Er is inderdaad een deltaplan gepresenteerd. Dat ken ik ook. Wij, ik persoonlijk ook, staan in nauw contact met allerlei gemeentes. We vragen naar een onderbouwing van wat de kansrijke verbindingsopties zijn, de mogelijkheden voor woningbouw en economische kansen in het Noorden om een haalbare kaart te presenteren voor die verbinding naar het Noorden, maar dat hoeft wat ons betreft niet per se met naam of toenaam de Lelylijn te heten. Wat ons betreft gaan we verder internationaliseren. Hoe gaan we een verbinding naar Hamburg en naar Scandinavië realiseren? Dat zijn de grotere kansen. Wat ons betreft is straks het kabinet, het nieuwe kabinet, aan zet om daar wat van te vinden.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Minhas. Dan gaan we nu over naar mevrouw Van der Plas.

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

Dank u wel. Fijn om hier te zijn, geachte voorzitter en boeren en burgers van Nederland. Ik heb een heel kleine anekdote. Die hoorde ik onlangs in het rondetafelgesprek over het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel. Ik wist het niet, maar 50 jaar geleden was je twintig minuten sneller in Rotterdam vanuit Vlissingen dan nu het geval is. Dat vond ik heel opmerkelijk. In de jaren zestig was de treinverbinding naar Zeeland sneller dan nu het geval is. Dat is voor ons een teken dat de regio's vaak zijn vergeten in de afgelopen decennia bij het behouden of aanleggen van goede openbaarvervoervoorzieningen.

In de aanloop naar dit commissiedebat ben ik benaderd – dat zullen andere partijen ook zijn – door partijen die zich zorgen maken over de bereikbaarheid van gebieden buiten de Randstad. Voor de leefbaarheid en de economische ontwikkeling van deze gebieden zijn goede verbindingen noodzakelijk. Neem bijvoorbeeld de verbinding tussen Den Haag en Aken, waarvoor investeringen op station Eindhoven noodzakelijk zijn. De Staatssecretaris lijkt dit op de lange baan te schuiven. Dit heeft echter grote gevolgen voor de mobiliteit, de economie, de woningmarkt, het bedrijfsleven, het onderwijs en de klimaatdoelstellingen op het gebied van mobiliteit. Het uitstellen van de investeringen zet deze regio op achterstand. We verzoeken de Minister en de Staatssecretaris om in deze zaak te kijken naar de mogelijkheden van deze regio en niet alleen beren op de weg te zien. Welke stappen willen de Minister en de Staatssecretaris

daarin zetten? In het oosten van het land is een goede en directe verbinding tussen Zwolle en Münster van groot belang voor de ontwikkeling van het gebied.

Voorzitter. Als ik de agenda van dit debat doorkijk, zie ik veel financiële tekorten, zoals bij de vervolgaanpak van de instandhouding infrastructuur en de Maaslijn. Ik wil de Minister en de Staatssecretaris vragen om hierin door te pakken. Afgelopen jaar zijn er zonder nadenken in Nederland miljarden uitgegeven aan steunpakketten, die overigens nodig zijn, maar ook aan een testsamenleving, waarvan wij ons afvragen of die nodig en wenselijk is. Er zijn ook honderden miljoenen uitgegeven aan veel te dure mondkapjes. Echt belangrijk is dat we investeren in regio's, om daar een bloeiende economie te bevorderen. Dat is geld dat zichzelf terugverdient. Ook voor het voortbestaan van onze familiebedrijven, die zich voornamelijk in de regio's bevinden, zijn goede openbaarvervoervoorzieningen en goed verbindingen van belang.

Ik wil de Minister ook vragen om bij de aanleg van nieuwe wegen te kijken naar de optie om zonnepanelen te plaatsen in de berm en als geluidswal. Misschien is het wel een idee – ik weet het niet, ik ben helemaal niet technisch, maar het is zomaar een idee – om de vangrails zonnepaneeltjes te geven. Kunnen we dat misschien eens onderzoeken? De vangrails liggen er al. Ik weet niet wat ervoor nodig is, maar misschien wil de Minister dat eens bekijken. Op deze manier kunnen we vruchtbare landbouwgrond sparen en die vruchtbare landbouwgrond gebruiken voor waar die voor bedoeld is: voedsel produceren. De Drentse Zonneroute tussen Hogeveen en de Duitse grens kan naar verwachting stroom voor 50.000 huishoudens opwekken. Er ligt dus een enorm potentieel waar we nu nog niks mee doen.

Op de agenda staat ook thuiswerken. Ik mis daarbij de aandacht voor de vaak slechte internetverbindingen in bepaalde delen van het land. In sommige delen van Nederland is het bereik zo slecht dat je bij wijze van spreken een weekendje naar het mooie Salland kan gaan en dan connectie hebt als je terug bent. Goede internetverbindingen zijn cruciaal op het platteland en niet alleen voor de burgers, maar zeker ook voor de boeren, die steeds meer afhankelijk worden van gps en van digitale bereikbaarheid, al is het alleen maar om meldingen te doen, verplichte meldingen, bij de RVO. Er zijn nog steeds gebieden met haperende verbindingen of een te trage verbinding om op een goede wijze Teams- of Zoomvergaderingen te kunnen volgen. Gebieden op het platteland zijn vaak als laatste aan de beurt als het gaat om bijvoorbeeld het aanleggen van glasvezel, maar ook in stedelijke gebieden zijn er nog blind spots. Staat dit bij de Minister en Staatssecretaris op het netvlies en, zo ja, wat gaan zij daaraan doen?

Voorzitter, ten slotte. Nederland is een fietsland en dat biedt veel voordelen. Fietsen is gezond, fietsen draagt bij aan minder uitstoot en op de fiets kun je goed recreëren op ons prachtige platteland. Tienduizenden mensen uit de stad komen elk weekend naar het platteland om te fietsen en te wandelen. En waarom doen ze dat? Omdat het platteland zo mooi is. De Fietsersbond doet de oproep om te kijken of er vanuit het Europese RPF-fonds extra budget voor de fiets vrijgemaakt kan worden. Wij willen de Minister vragen om te kijken of dat inderdaad mogelijk is. Let wel op bij het aanleggen van meer fietspaden. Ik heb onlangs in Deventer gezien dat een grootschalige bomenkap was gepland om het fietspad breder te maken. Het is natuurlijk hartstikke mooi dat mensen kunnen fietsen, maar een enorme mooie laan met bomen dreigde daar te verdwijnen voor de verbreding van fietspaden. Ik wil eigenlijk aan de Minister vragen of zij in het contact met gemeentes en provincies aandacht wil vragen voor het zoeken naar efficiënte oplossingen daarvoor zonder dat bomen hoeven te verdwijnen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van der Plas. Dat was ruim binnen de tijd. Dan ga ik nu over naar de heer De Hoop, en straks naar de heer Madlener, mevrouw Hagen en de heer Alkaya.

De heer De Hoop (PvdA):

Dank, voorzitter. Als Kamerlid krijg je natuurlijk veel mails, maar vooral bij een commissiedebat MIRT krijg je vanuit alle hoeken van het land mails en ideeën. Maar daar word ik eigenlijk ook wel enthousiast van, want de Partij van de Arbeid ziet: als we durven investeren en daarmee echt zelf richting durven geven aan een eerlijke, fatsoenlijke en duurzame economie, dan zijn de mogelijkheden van dit land letterlijk en figuurlijk grenzeloos. Dat duurzaam worden van Nederland moet echt snel en ook betaalbaar zijn. Dat is voor de ene regio nogal wat lastiger dan voor de andere. Ik maak me enorm zorgen over de regio Friesland. Vandaar dat ik net ook weer zo reageerde op de VVD. Ik ben daar soms gewoon wat cynisch in, omdat ik van de heer De Groot en de VVD een maand geleden een beetje een terugtrekkende beweging voelde. De heer Minhas heeft inderdaad gelijk dat het in het verkiezingsprogramma stond. Maar u weet net zo goed als ik wat het proces was: dat het eerst niet in het verkiezingsprogramma stond, dat er een beetje campagne gevoerd werd en dat er stond dat er een onderzoek kwam. Meer dan dat onderzoek heb ik nog niet gehoord van de VVD. Vandaar die opmerking. Er zijn heel veel partijen die vandaag hebben gezegd: wij willen een rondje door het land maken. Maar ik beperk dat rondje vandaag toch echt tot de regio's die de afgelopen jaren het meeste benadeeld zijn.

De voorzitter:

U daagt in uw bijdrage de VVD uit. Ik zie dat de heer Minhas een interruptie heeft.

De heer Minhas (VVD):

Ik vind het toch echt heel opportunistisch wat de heer De Hoop doet, ook richting zijn eigen regio. In het proces van een verkiezingsprogramma is het altijd zo dat je je ambities opschrijft. Dan is het ook aan de regionale mensen om hun steentje bij te dragen. Dat doet niet alleen de VVD; dat doet ook de Partij van de Arbeid. Dat is ook met het verkiezingsprogramma van de Partij van de Arbeid gebeurd. De heer De Hoop doet nu net alsof hij en de Partij van de Arbeid de centjes al rond hebben voor de Lelylijn. Hij kan dat hier heel hard roepen, maar mijn vraag aan hem is: heeft hij het geld al rond om de Lelylijn aan te leggen?

De voorzitter:

Laten we de verkiezingscampagne niet overnieuw doen, jongens – heren, moet ik zeggen, sorry.

De heer De Hoop (PvdA):

Laat ik dan direct op dat punt doorgaan. De heer Minhas weet misschien dat er een jaar of twintig geleden een Fonds Economische Structuurversterking kwam bij de gasbaten uit Groningen en Friesland. Daar kwamen echt miljarden euro's uit. Heeft de heer Minhas enig idee hoeveel procent van dat geld naar het Noorden is gegaan?

De voorzitter:

Even voor de zuiverheid van het debat: u bent bezig met uw bijdrage, maar u stelt nu weer een vraag aan de heer Minhas. Misschien dat u ...

De heer De Hoop (PvdA):

Ik wil zeker ook mijn bijdrage vervolgen, hoor. Het was 1%, meneer Minhas. Dat betekent dat ik vind dat het Noorden zeker recht heeft op zo'n

Lelylijn, wat eerst de Zuiderzeelijn was. Ik zou graag willen dat partijen als de VVD en D66 zich daar ook achter scharen, maar dat is natuurlijk geheel aan u.

Een ander punt dat ik wil agenderen is de verkeersarmoede. Uitgangspunt van het Mobiliteitsfonds wordt het faciliteren van de bereikbaarheid van heel Nederland. Wat de Partij van de Arbeid betreft gaat de verkeersarmoede hiermee een centrale rol spelen in waar we onze prioriteiten leggen. Het CBS heeft een indicator ontwikkeld om verkeersarmoede te meten, en de Staatssecretaris heeft recentelijk toegezegd dat er dit jaar nog een onderzoek over vervoersarmoede in Nederland met de Kamer wordt gedeeld. Is de Minister het ermee eens dat, in het verlengde van bereikbaarheid, vervoersarmoede een belangrijke rol moet spelen in het Mobiliteitsfonds? En hoe gaat zij hier invulling aan geven?

Dan de werkgeversafspraken. De VVD was heel positief over de rol van de overheid. Ik ben het met de heer Minhas eens dat er in de coronacrisis goede stappen zijn gezet. Maar ik vind dat de overheid met haar 120.000 werknemers nog wel een grotere rol kan spelen in het vermijden van de spits in de toekomst. Is de Minister bereid om hier op korte termijn stappen op te zetten? En welke andere kansen ziet de Minister om drukke spitsen te vermijden? Je kunt denken aan financiële maatregelen of campagnes. Is er op dit vlak ook wat meer draagvlak ontstaan en kunnen er verdere stappen komen?

Ten aanzien van de vrachtwagenheffing sluit ik me aan bij de opmerkingen die daarover door de SGP zijn gemaakt.

De brede sluis van de Afsluitdijk is voor de Partij van de Arbeid ook een belangrijk punt. Verschillende partijen hebben daar ook wat over gezegd. Dan wil ik doorgaan naar de Westerscheldetunnel. Ik wil even complimenten geven aan CDA, SGP en D66, die daar een mooi en goed rondetafelgesprek voor georganiseerd hebben. Voor de Partij van de Arbeid is dan ook meer dan duidelijk dat de Westerscheldetunnel tolvrij moet worden en dat er ook belangen zijn die niet zozeer economisch zijn, maar met sociale bereikbaarheid te maken hebben. Denk aan de ggz, die je aan de ene kant wel hebt. Denk aan specialistische zorg. Het is dus veel breder dan alleen financieel.

Voorzitter. Het laatste punt dat ik wil aansnijden, zijn de bruggen in Groningen. De Minister wil de bruggen over het Van Starckenborghkanaal in de stad Groningen vervangen en verhogen. De gemeenteraad en bewoners willen dat helemaal niet. We hebben in december onder andere een motie van de SP over dit punt gezien. Inmiddels zien we dat het zich ontwikkeld heeft tot een ware soap. Nog geen uur nadat de fractie van de Partij van de Arbeid schriftelijke vragen had gesteld, was de Gerrit Krolbrug volledig kapot gevaren. Dat was niet omdat de brug onveilig of te laag was, maar vanwege onoplettende schippers. Hoe verloopt dit nu verder? Waarom houdt de Minister vast aan een vaste brug van ongeveer tien meter hoog ter vervanging van de Paddepoelsterbrug? Wordt de bewonersvariant van de Gerrit Krolbrug wel serieus uitgewerkt door RWS, ook naar aanleiding van die motie van de SP?

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Hoop. Ook u bleef ruim binnen de tijd. Complimenten daarvoor. Er is een interruptie van mevrouw Van Esch.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Ik wil dezelfde vraag aan de heer De Hoop stellen die ik ook aan mevrouw Bouchallikh van GroenLinks stelde. Ik ben benieuwd of u het niet-verbreden van de A27 bij de huidige onderhandelingen als breekpunt meeneemt vanuit de Partij van de Arbeid.

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

Allereerst zijn we nog lang niet zo ver dat de Partij van de Arbeid überhaupt aanschuift bij de formatie. We hebben gezegd: we willen langs inhoudelijke lijnen meespreken. Maar ik geloof dat de VVD en het CDA er wat minder positief over zijn dat de PvdA aansluit, als ik de koppen van De Telegraaf van vandaag lees. Zo ver zijn we dus nog niet. Het is een belangrijk punt voor ons. Ik ga niet zeggen dat het een breekpunt is, maar we nemen het echt heel serieus. We hebben ook echt zorgen over de bomkap. We denken dat de coronacrisis heeft laten zien dat de noodzaak nu minder groot is dan voordat dit werd besloten. Ik zeg u toe dat het een belangrijk punt voor ons is, maar een breekpunt wil ik het ook niet noemen.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer De Hoop. Dan gaan we door naar de volgende spreker. Dat is de heer Madlener namens de PVV.

De heer **Madlener** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Wat gaan een nieuwe Kamer en straks een nieuw kabinet betekenen voor onze mobiliteit? De Nederlandse bevolking heeft wat rechtser gestemd, maar we dreigen toch een links beleid te krijgen. Dat hoor je ook weer in deze zaal terug. Dat is slecht nieuws voor de Nederlandse burger en zeker voor de automobilist, want het oude adagium van «iedereen met het openbaar vervoer en de steden verdichten» blijft maar doorgaan. Dat zie je in alle bestuurslagen terug. Het is een soort dogma, alsof we er vrolijk van zouden worden om allemaal in een stad op elkaar geprakt te zitten. Immigratiecijfers blijven hoog. Dat hoor je nu ook weer. Ik vrees die toekomst. Ik ben dan ook blij dat ik namens mijn partij, de PVV, de belangen van de automobilist en daarmee van heel veel Nederlanders kan verdedigen.

De constante bevolkingsgroei en het ruimhartige migratiebeleid leiden tot enorme problemen qua huizen. Er komen natuurlijk 1 miljoen huizen en 2,5 miljoen mensen bij. Dat betekent ook dat er zo'n twee miljoen auto's bij komen. Dat wordt vergeten en dan moet iedereen maar in de bus. Ik geloof daar niet in. Ik vind dat een verschrikkelijk toekomstbeeld. Het gaat om 500.000 nieuwe woningen in Nederland, veel langs de steden. Maar ik heb nog geen enkel plan gezien voor de infrastructuur. Als ik in mijn regio kijk, ten zuiden van Rotterdam en Voorne-Putten, zijn daar 80.000 woningen mogelijk. Dan ga je al die dorpen aan elkaar bouwen. Is het niet beter om toch te kijken of daar niet een nieuwe stad bij kan komen, een soort Almere, maar dan voor het zuiden of het midden van het land? Is dat niet beter? Kan daarover nagedacht worden, vooral ook vanuit de mobiliteitsaanpak? Dat wonen en bouwen gaat allemaal nog wel lukken in de steden en een beetje daarbuiten natuurlijk, maar het gaat toch om de mobiliteit. We moeten hier niet allemaal problemen gaan creëren. We hebben ook met de Vinex gezien dat we hele grote wijken en steden bouwen en dan de infrastructuur vergeten. Het moet eigenlijk beginnen met infrastructuur. Waar willen mensen werken? Hoe moeten mensen leven? Voor ons is ...

De **voorzitter**:

Meneer Madlener, ik was op zoek naar het einde van een zin.

De heer **Madlener** (PVV):

O.

De **voorzitter**:

U heeft een interruptie van de heer Alkaya namens de SP.

De heer **Alkaya** (SP):

Het is al een tijdje terug in dit betoog dat de heer Madlener van de PVV-fractie aangaf dat Nederland rechts gestemd heeft en er dan toch weer linkse plannen uit de bus komen. Ik heb al eerder met partijgenoten van de heer Madlener hierover gedebatteerd. Wie is dan links en wie is dan rechts? Daar zit toch een VVD-Minister?

De heer **Madlener** (PVV):

Dat is een hele goede vraag. Op heel veel thema's is links en rechts niet zo goed te definiëren, maar als het om auto's en ov gaat, kan ik links en rechts toch wel aardig duiden. Dan zie je de linkerkant toch altijd pleiten voor meer immigratie, meer openbaar vervoer en eigenlijk minder mobiliteit. Ik weet niet hoe de SP erin staat. U bent natuurlijk een linkse partij. Ik denk ook dat de SP de kosten voor de automobilist niet bepaald ten goede wil draaien. Daar ben ik bang voor, maar misschien dat u daar beter zelf een antwoord op kan geven.

De **voorzitter**:

De heer Alkaya, in tweede instantie.

De heer **Alkaya** (SP):

Daarom dacht ik: ik doe deze interruptie één keer; dan hebben we het in ieder geval gehad. Wij zijn bijvoorbeeld niet voor een kilometerheffing, de VVD wel. De ANWB en de milieuorganisaties hebben samen een plan gepresenteerd. Dat is een belachelijk plan, waar de automobilist die buiten de grote steden woont de dupe van is. Daar zijn we niet voor. Dat heeft dus helemaal niks met links en rechts te maken. Dat heeft meer met centrum- en volkspartijen te maken. We hebben als SP samen met de ChristenUnie een plan gepresenteerd om arbeidsmigratie te beperken. Dat is toch wel de grote massa van migratie in Nederland. Dat zijn niet de vluchtelingen of iets dergelijks, waar de PVV altijd een punt van maakt. Dat is een plan om de arbeidsmigratie binnen de Europese Unie aan te pakken. Wij komen dus als linkse partij die dicht bij de mensen staat met concrete oplossingen voor concrete problemen. Daarom stoort het mij een beetje als er zo makkelijk wordt gepraat over links en rechts. Dat is helemaal niet aan de orde. Dan hebben we dit in ieder geval één keer gehad en hoeven we het hierna niet meer te doen.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik ben zeer blij met de weerstand van de SP tegen het rekeningrijden. Wij zijn ook tegen het rekeningrijden. Het is alleen zo dat wij niet samen aan tafel zitten. De SP wordt gemeden in het bestuur en de PVV ook. Dat lot verbindt ons. Er zijn raakvlakken tussen de SP en de PVV, maar op het gebied van immigratie zie ik grote verschillen. Wij willen de immigratie echt beperken. Op het gebied van de kosten voor de automobilist betaalt de automobilist veel te veel belasting. We zijn inmiddels het duurste autoland ter wereld. Ik zie de SP eerlijk gezegd ook niet met hele concrete voorstellen komen om die accijnzen te verlagen, maar ik laat me graag overtuigen door de SP.

De toekomst voor de automobilist en voor heel Nederland ziet er in ieder geval slecht uit. Het verdichten van de steden en met z'n allen het openbaar vervoer ingejaagd worden omdat die auto onbetaalbaar wordt, is dus een beeld waar wij tegen blijven strijden. Ik ben bang dat dat de komende jaren meer dan ooit nodig is. De stikstofuitstoot daalt enorm, zeker bij nieuwe auto's. Wat Nederland nu heeft, is een verouderd wagenpark. Met al die extra belastingen die de automobilisten moeten ophoesten, daalt de stikstofuitstoot natuurlijk te langzaam. Ik zei het al: wij hebben in Nederland inmiddels de duurste brandstof ter wereld. Het is toch triest dat de Nederlander dat lot is beschoren.

De toekomst van mobiliteit ligt voor ons echt bij de auto. Die heeft nu al 80% van de vervoerswaarde, terwijl het ov maar net de 10% haalt. We moeten dus niet in de val trappen dat we iedereen maar met het openbaar vervoer laten gaan. Het zit heel diep in de Nederlandse genen. Het is bijna een ziekte. Ik kreeg een brief van de Drechtsteden. Daarin stond ook al: de wegen worden weer vol en daarom gaan we het openbaar vervoer weer extra promoten. Zo werkt het niet. Mensen willen gewoon met de auto. Dat is logisch, want die gaat van deur tot deur. Dat is efficiënt. Dat is heerlijk om van te genieten. Die vrijheid moeten we ons zeker gunnen. Hou dus op – dat zeg ik ook tegen al die bestuurders die misschien meeluisteren – met constant de auto pesten en iedereen maar dat openbaar vervoer in duwen.

De 100 kilometer per uur is ons een doorn in het oog. Ik vraag de Minister bij dezen om daar een einde aan te maken. Het levert gewoon niks op. De meerderheid van de Nederlanders wil 130 op de snelweg. Dat is efficiënt. Nu het weer drukker wordt, is het hard nodig.

Voor de betaalbaarheid van schone, nieuwe auto's heb ik hier aandacht gevraagd.

Wat betreft het onderhoud van de infrastructuur sluit ik me aan bij andere woordvoerders. Dat is ons ook een grote zorg.

Ik wil de tolheffing van de Westerscheldetunnel nog aanstippen. Wij zijn altijd al tegen die tolheffing geweest. Wij hebben in het verleden voorstellen gedaan om die af te schaffen, maar dat is niet gelukt. Er ontstaat nu toch een soort nieuwe energie op dat punt, dus ik hoop dat het nu wel komt.

Kort gezegd moet er aandacht zijn voor de bouw van nieuwe woningen, waarbij infrastructuur wat ons betreft vooropstaat. Ik vraag daar een plan voor. Een nieuwe stad ten zuiden van Rotterdam zou wellicht een oplossing kunnen zijn, zodat niet al die dorpen worden overspoeld.

Beperking van immigratie en betaalbaarheid voor de automobilist zijn de zaken die ik vraag. Dat is zeker iets voor een nieuw kabinet.

Daar wil ik het nu bij laten, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Madlener. Ook u bent ruim binnen de tijd gebleven; complimenten en waardering daarvoor. Mevrouw Hagen namens D66 is de volgende spreker.

Mevrouw Hagen (D66):

Dank, voorzitter. Het afgelopen jaar werkte Nederland massaal vanaf de keukentafel, kinderkamer of zolderkamer. Thuiswerken kan en is een goed uitgangspunt voor ons vraagstuk rond mobiliteit. Het vraagt wel om een andere keuze, wat D66 aandurft. Onze wegen, ons spoor, onze bruggen en onze vaarwegen staan onder druk. De uitdaging van een groeiende bevolking, de lessen uit de coronacrisis, het grootschalig onderhoud en de huidige luchtkwaliteit langs wegen vragen een heroverweging van lang geleden geplande wegen en van de ouderwetse, traditionele kijk op vervoer, waarbij de auto centraal staat.

Voorzitter. Een goed voorbeeld van een lang geleden gestart project is Amelisweerd, misschien wel het mooiste landgoed dat Utrecht kent, omsingeld door verschillende snelwegen. In dit project leggen bomen het af tegen asfalt. Het is een totaalproject van 1,6 miljard. Voor datzelfde bedrag kunnen we een snelfietspad aanleggen dat heel Nederland met elkaar verbindt. Is dit project, net als andere projecten, zoals de verbreding van de A4, nog de manier waarop we naar onze infrastructuur willen kijken? D66 wil niet volharden in plannings, maar wil evalueren of oude keuzes voor meer asfalt de juiste weg zijn naar de toekomst.

Voorzitter. Ik heb twee vragen. Rond verschillende steden kennen we een lagere snelheid. Dat is goed voor de doorstroming en de luchtkwaliteit. Is de optie van een snelheidsverlaging doorberekend bij Amelisweerd? Er

gaan daarnaast geluiden op voor ondertunneling. Is deze optie doorberekend?

Voorzitter. Een andere maatregel die bijdraagt aan een gezonde stad is de vrachtwagenheffing, in combinatie met de uitstootvrije logistieke zones per 2025. De vrachtwagenheffing zou ingaan in 2023, zodat de sector volop kon investeren in verduurzaming. Nu wordt gesproken over 2027. De teleurstelling van de sector valt ons ten deel. De Minister berichtte dat de besluitvorming over de vrachtwagenheffing aan een volgend kabinet is, terwijl in het regeerakkoord, en meermaals in moties, een duidelijke opdracht van de Kamer lag. Waarom deze vertraging? Graag een reactie van de Minister.

De voorzitter:

Excuus, mevrouw Hagen. Ik was op zoek naar een moment om u te onderbreken, maar ...

Mevrouw **Hagen** (D66):

Dat kwam maar niet.

De voorzitter:

Mevrouw Van Esch heeft een prangende vraag voor u.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Die gaat over de A27. Logischerwijs wil ik u dezelfde vraag stellen die ik al twee keer gesteld heb vandaag. Volgens mij bent u een diehard tegenstander van die verbreding. Fijn om dat diehard tegengeluid bij D66 nu goed te horen. Ik ben benieuwd of het wat u betreft een breekpunt is, of het wat D66 betreft een breekpunt is, bij de onderhandelingen voor een nieuwe regering.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Ik denk dat mevrouw Van Esch hetzelfde antwoord van mij verwacht als dat van degene aan wie ze de vraag hiervoor heeft gesteld. Het is heel helder wat de inzet van D66 is; die stond in ons verkiezingsprogramma. Wij zijn niet voor een verbreding van de snelweg bij Amelisweerd. Dat is onze inzet.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog, maar niet voordat meneer De Groot ook nog een vraag heeft gesteld. De heer De Groot en daarna de heer Geurts.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Met het risico dat ik een heel mooi verhaal ga houden over welke compensatie en hoe belangrijk Amelisweerd is ... Dat ga ik niet doen, want u weet dat de VVD voor dat project is. Het moet allemaal netjes geregeld worden. Stikstofdepositie, natuurherstel, boscompensatie: alles erop en eraan. Dat vinden wij ook. Ik sla aan op uw andere betoog, over het heroverwegen van meerdere projecten. Kijk naar de groei van het aantal woningen de komende jaren, naar de logistieke sector en ook naar de ontwikkeling van het gebruik van de auto. Hoe ziet u het dan voor zich? Waar laten we die mensen als we ze uit de auto willen jagen, zoals u eigenlijk aangeeft? Waar laten we die mensen dan? Het ov heeft die capaciteit namelijk ook niet.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Wat ik bedoel met de heroverweging van de verschillende projecten die uit het MIRT komen, is met name dat vanuit traditionele overwegingen – uw partij is zeker voorstander van traditionele benaderingen – de vraag wordt gesteld hoe we de auto centraal zetten. Terwijl we juist veel beter naar andere vervoersmodaliteiten kijken. In de coronacrisis hebben we

bijvoorbeeld geleerd dat we met maar 15% afname – het betoog van GroenLinks was wat mij betreft kraakhelder – ervoor kunnen zorgen dat de spits gewoon verdwijnt. Misschien heeft u dat zelf ook wel ervaren in deze coronacrisis. Dus het kan prima. Stelt dat u begint met een uurtje thuiswerken en daarna gaat u pas naar uw werk, wat we dan allemaal op een andere manier gaan doen, dan is dat dus gewoon mogelijk. Dus laten we vooral die projecten die we al lang geleden ooit hebben opgestart, nog eens herbekijken vanuit de huidige werkelijkheid.

De voorzitter:

Nee, meneer De Groot, u bent helaas door uw interrupties heen. Meneer Geurts met zijn interruptie.

De heer Geurts (CDA):

Dat thuiswerken zal uitnodigen tot heel veel interrupties. Ik heb zelf een agrarisch bedrijf gehad, en het viel niet mee om van mijn huisadres weg te gaan. Maar dat terzijde. Als Kamerlid een uurtje van tevoren te beginnen, dus tussen vijf en zes uur 's morgens achter de computer werken en dan in de auto stappen of zo? Nou ja. Mijn concrete vraag ligt in het verlengde van wat de VVD net ook al probeerde aan te geven, denk ik, en van de interruptie van mevrouw Hagen over het opnieuw bekijken van oude, geplande projecten. Dat was volgens mij letterlijk wat in de interruptie werd gezegd. Kan mevrouw Hagen dat wat concreter maken? Betekent dat bijvoorbeeld dat het knooppunt Hoevelaken van de agenda af moet? Betekent dat bijvoorbeeld dat het knooppunt A1/A30 van de agenda af moet? Betekent dat dat de E35 van de agenda af moet? Of de N33 in Groningen? Kunt u het wat concreter maken?

Mevrouw Hagen (D66):

Het lijkt mij heel goed dat wij die juist weer op de agenda zetten, zodat we daar nog eens naar kunnen kijken. Want ik denk dat we de afgelopen tijd een hele hoop hebben geleerd, van stikstof tot en met thuiswerken, die we juist in al die verschillende scenario's zouden moeten meenemen. We weten dat de luchtkwaliteit rond wegen gewoon echt slecht is. Dus we moeten erover nadenken of we wegen dichtbij steden nog wel willen verbreden of dat we daar structureel misschien wel snelheidsverlagingen moeten doorvoeren. Volgens mij is dát wat ik vraag. Dus laten we kijken naar de projecten die we lang geleden gestart zijn, met de kennis van nu.

De voorzitter:

U hebt een vervolgvraag, meneer Geurts?

De heer Geurts (CDA):

Dat is best wel een aardig antwoord, maar geen antwoord op de vraag die ik stelde. Geef concreet aan, zeg ik tegen D66, wat dat dan concreet betekent als oude en geplande projecten opnieuw bekeken worden. Er zijn er veel die al heel ver zijn in de planvorming. Moet dat allemaal de prullenbak in? Maak het nou eens concreet. Wat betekent dat voor het knooppunt bij Hoevelaken, wat betekent dat voor de aanpak van het knooppunt A1/A30 en voor al die wegen die ik niet noemde, gewoon als voorbeeld. Wat betekent dit blijkbaar nieuwe leiderschap van D66 voor dit soort MIRT-trajecten?

Mevrouw Hagen (D66):

Ik denk dat ik een beetje in herhaling ga vervallen, maar het lijkt me dus heel goed om projecten die we lang geleden hebben gestart, voordat we de kennis hadden over de effecten van stikstof, over hoeveel minder we op de weg hoeven te zijn als we er ook voor kiezen om deels thuis te werken en over wat dat betekent voor de verschillende knelpunten ... Mijn oproep is ook om die focus niet steeds te leggen op het verbreden van het

asfalt, maar op zoek te gaan naar alternatieven. Dat is niet hoe die projecten in het begin zijn aangevlogen. Daarom zijn we bijvoorbeeld wel een enorme voorstander van het Mobiliteitsfonds.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Hagen. U hebt nog wel twee interrupties, eerst van mevrouw Van der Plas en daarna van de heer Madlener. Eerst mevrouw Van der Plas.

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

Hoorde ik het nou goed dat D66 sprak over structurele snelheidsverlaging? Nu moeten we 100 kilometer per uur, maar heeft D66 dan plannen om de snelheid nog verder te verlagen, dat we allemaal 80 kilometer per uur gaan rijden op de snelweg? Of heb ik dat verkeerd begrepen?

Mevrouw **Hagen** (D66):

Het voorbeeld dat ik vooral gaf, was de Ring van Amsterdam. Daar is een snelheidsverlaging naar 80 kilometer per uur doorgevoerd, wat niet alleen beter was voor de doorstroming, maar ook zeker voor de luchtkwaliteit. De A27, Amelisweerd, kruist ook de stad Utrecht. Daarvan denk ik: moeten we niet bekijken of we zo'n snelheidsverlaging ook daar niet moeten doen? De verbreding van de A4 gaat ook vlak langs allerlei woningen. Voor de luchtkwaliteit en voor de doorstroming, met veel op- en afritten, is een lagere snelheid gewoon een hartstikke goed idee. Dat betekent niet structureel, maar wel geplaatst.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Hagen. Dan is het woord aan de heer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik wil hier ook even op doorgaan. Want vaak is juist het ontstaan van files rond steden slecht voor de luchtkwaliteit. Als mensen minder door kunnen rijden, gaan de files toenemen, wat ook niet goed is. Daarbij vraag ik me toch het volgende af. Het argument van de luchtkwaliteit gaat toch wel wat afnemen aan waarde. Je ziet dat zelfs een nieuwe dieselauto geen stikstof meer uitstoot. Het gaat zo snel met de verbetering van de efficiency, van brandstofmotoren, maar ook van de elektrische auto's, dat je een enorme afname ziet. Nu al is het autoverkeer maar voor 6% verantwoordelijk voor de stikstofuitstoot. Het gaat nu zo hard, dat dat argument over een paar jaar is uitgewerkt. Deze wegen leggen we natuurlijk wel aan voor de toekomst. Al die elektrische auto's, die geen uitstoot meer hebben, moeten toch kunnen rijden. Wat vindt u daarvan? En heeft uzelf eigenlijk een auto?

De voorzitter:

Via de voorzitter graag. Mevrouw Hagen heeft het woord.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Om op dat laatste in te gaan: ik heb een auto, maar ben sinds kort verhuisd naar de stad. Ik kan u vertellen dat, als de verbindingen goed zijn, je nauwelijks nog gebruik maakt van de auto. Ik denk dat daarmee meteen uw argumentatie ... Ik ben een enorme liefhebber van auto's, maar toch kan ik u vertellen: als het goed bereikbaar is, pak je de fiets, de trein of een andere verbinding. Mits het goed is. Uw andere vraag is mij niet helemaal helder. Want u gaf een uiteenzetting over de verbrandingsmotoren, maar volgens mij is er nog iets anders aan uitstoot en niet alleen stikstof wat er uit verbrandingsmotoren en ook uit diesels komt. Waarbij het ook zo is dat nieuwe diesels wel degelijk een ander soort uitstoot hebben. Maar het gaat er nog steeds om dat mobiliteit voor 20% van de verontreiniging van de lucht verantwoordelijk

is. Volgens mij: zolang we niet allemaal elektrisch zijn, is het nog steeds heel belangrijk dat we ervoor zorgen dat we de mobiliteit dicht langs wijken, waar mensen wonen, zoveel mogelijk verminderen. Dat zou al heel snel kunnen door snelheidsverlagingen op sommige tracés.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Hagen. De heer Madlener heeft geen vervolgvraag. Meneer Stoffer heeft nog een vraag voor u.

De heer Stoffer (SGP):

Ik heb een hele andere vraag. Als ik zojuist het antwoord van mevrouw Hagen hoor, denk ik: is D66 er alleen voor de grote stad, of ook voor het platteland? Ik dacht dat de heer Schonis – hij komt natuurlijk uit Zeeland – in zijn bijdrage in de vorige periode altijd veel oog had voor het platteland. Maar mijn vraag is een andere. Zojuist stelde de heer Geurts een vraag over al die projecten. Nu is er ook een project met een heel groot financieringsprobleem: Zuidasdok. Ik dacht: als mensen nu toch meer thuiswerken enzovoorts, dan kunnen we ook dat probleem misschien oplossen door Zuidasdok gewoon stop te zetten en te zeggen: dan hebben we dat probleem niet meer op te lossen. Is dat een van de projecten die D66 heroverweegt?

Mevrouw Hagen (D66):

Nee. Ik kan niet zo zeggen dat het de voorkeur heeft om dat toe te zeggen. Maar wat ik wel zie in het geheel van projecten, is dat we vaak stoppen – de heer Madlener zei dat ook eerder – maar dat we de mobiliteit centraal moeten zetten. Vanuit de mobiliteit moet dan worden gekeken waar het beste huizen kunnen komen. Wat je vaak ziet, ook in randstedelijk gebied: je kunt middenin het Groene Hart wonen en nog kom je niet met het openbaar vervoer in de steden. Of het nou voor plattelandsgemeenten geldt, waaraan u refereerde, of voor een gemeente middenin het Groene Hart, daar is nog een enorme winst te halen. Dat geldt ook voor Zuidasdok. Daar kun je er ook voor zorgen dat de bereikbaarheid verder de regio in ook beter wordt.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Hagen. U vervolgt uw betoog.

Mevrouw Hagen (D66):

Ik weet bijna niet meer waar ik was gebleven. Volgens mij heb ik nog twee vragen over de vrachtwagenheffing. Ik ga die vragen een klein beetje inleiden. Graag een reactie van de Minister, waarom er vertraging is. Overziet de Minister de gevolgen voor de sector? Slaat de Minister hiermee geen gat in het Klimaatakkoord?

Voorzitter. Met regelmaat verschijnt in het nieuws dat er grote potentie voor het opwekken van energie langs wegen is. Toch verschijnt er van Amsterdam tot Maastricht geen berm van zonnepanelen. De inactieve houding van Rijkswaterstaat verbaast mij zeer. Het is alsof zij land in de aanbieding hebben en vergeten een bordje in de tuin te zetten. Is de Minister bereid om een actieve rol te pakken als Rijkswaterstaat?

Voorzitter. Met de woningbouwopgave van 1 miljoen woningen is het niet alleen nodig om te bouwen, maar ook om te kijken waar mogelijk een ov-schaalsprong gemaakt moet worden, zoals de kansen die er zijn tussen Breda en Tilburg en hun gezamenlijke verstedelijkingsambities. Tienduizend woningen kunnen hier gebouwd worden. Daar horen

ov-investeringen bij en wellicht het inrichten van een nieuw station.

Voorheen was er een potje voor de ontwikkeling van kleine stations. Hoe is dit straks ingebouwd in het Mobiliteitsfonds? Overweegt de Staatssecretaris kleine en nieuwe stations, zoals Berkel-Enschot?

Als uitsmijter het deltaplan van het noorden: 200.000 woningen en het beter verbinden van andere regio's met het noorden. De Kamer ontving een brief dat EZK en BZK het noorden helpen met onderzoeken die nodig zijn voor het deltaplan en het indienen van een kansrijk voorstel bij het Groeifonds. D66 is voorstander van de Lelylijn, zo zeg ik tegen de heer De Hoop. Kan hierbij ook breder gekeken worden dan alleen de Lelylijn? Internationale verbindingen zoals de Nedersaksenlijn en verbindingen naar Scandinavië geven een extra dimensie aan deze plannen. Kan de Staatssecretaris de woningbouwopgave ook correct meenemen, zodat het deltaplan écht een kans krijgt in het Groeifonds?

Tot slot. Het Mobiliteitsfonds is de kans om toekomstbestendig ons mobiliteitssysteem te bekostigen. Daarom stel ik voor dat we de projecten vanuit het MIRT 2030 opnieuw tegen het licht houden. Zijn de geplande investeringen uit het MIRT nog steeds de juiste?

Voorzitter. Een aantal vragen. Wanneer komt de geüpdatete versie van de NMCA? En kunnen de bewindspersonen al inzicht geven in het effect als we niet alleen naar filedruk kijken maar ook naar luchtkwaliteit en verkeersveiligheid? Zijn de structurele effecten van thuiswerken meegenomen in de verkeersberekeningen voor 2025, 2030 en verder? Zo ja, om welke projecten ging het? Zo nee, waarom niet?

Voorzitter. Wanneer we iets vaker de keukentafel verkiezen boven de kantoortuin, onze fiets boven de auto, dan besparen we de tijd van het stilstaan in de file en leveren we een belangrijke bijdrage aan onze gezondheid. Maar dan moeten we wel kijken naar de toekomst met de kennis van nu, in plaats van blijven hangen in het verleden.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Hagen.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Voorzitter, ik heb een punt van orde. De hoofdelijke stemming gaat elk moment beginnen. We hebben daar nog geen afspraak over gemaakt, dus dat hoor ik graag.

De voorzitter:

Ik rekende erop dat we net op tijd klaar zouden zijn. De hoofdelijke stemmingen zijn over een minuutje of zes à zeven.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

De oproep voor de eerste groep is nu gedaan.

De voorzitter:

Voor de eerste groep? Ik zit zelf ook in de eerste groep. Ik stel voor dat ik de vergadering nu schors. Ik heb nog geen tijdsindicatie. Ik schors de vergadering tot 15.15 uur. Oké, totdat de stemmingen voorbij zijn. Laten we afspreken dat we na de stemmingen weer razendsnel deze kant op komen. Het is even niet anders.

De vergadering wordt van 14.40 uur tot 15.08 uur geschorst.

De voorzitter:

Wij vervolgen het commissiedebat MIRT. Er was een interruptie van de heer De Hoop op de bijdrage van mevrouw Hagen.

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

Ik wilde mevrouw Hagen ermee complimenteren dat na een beetje een terugtrekkende beweging D66 weer helemaal terug is op de koers van een voorkeurscampagne voor de Lelylijn. Ik ben dus blij dat we elkaar daarin kunnen vinden. Ik hoop dat we dat gezamenlijk misschien kunnen realiseren.

De voorzitter:

Dat was niet echt een vraag, maar een compliment. Mevrouw Hagen neemt dat met alle eguards in ontvangst. Dan gaan we naar de laatste spreker, de heer Alkaya namens de Socialistische Partij.

De heer Alkaya (SP):

Dank u wel, voorzitter. Vorig jaar haalde een amendement van de SP en de Partij van de Arbeid op de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het helaas niet. Wij wilden geld vrijmaken voor een tolvrije Westerscheldetunnel. Die heeft het destijds helaas niet gehaald, maar uit recent uitgevoerde onderzoeken blijkt dat het vervroegd tolvrij maken van de tunnel wel leidt tot een welvaartswinst in de regio van tientallen miljoenen. Belangrijker nog, en een aantal fracties is daar al op ingegaan: de baten voor de samenleving, voor de maatschappij, zijn ook veel hoger dan de kosten. De regering geeft aan dat er momenteel geen ruimte is in de begroting om de benodigde investeringen daartoe te doen, maar dat is dus eigenlijk onverstandig beleid voor de Zeeuws-Vlamingen, omdat de baten daarvan groter zouden zijn dan de kosten. De SP-fractie hoopt dat deze ruimte wel vrijgemaakt zal worden en dat daarmee het belang van een tolvrije tunnel voor de regio Zeeland wordt erkend. Is de regering bereid om dit te regelen voor de aankomende begroting? In het rondetafelgesprek hierover was er eigenlijk geen enkele partij die tolheffing nog een goed idee vindt, dus ik hoop dat de regering zichzelf niet verder isoleert in de provincie Zeeland.

De voorzitter:

Meneer Alkaya, de heer De Groot heeft een punt van orde, want hij heeft geen ruimte meer voor interrupties.

De heer Peter de Groot (VVD):

Sorry, ik zie nu pas dat we vijf minuten eerder gestart zijn met deze vergadering dan u heeft aangekondigd. Dit zijn juist de punten waar ook de Minister op zal moeten reflecteren. Ik zou het dus wel prettig vinden als wij even op haar wachten.

De voorzitter:

We hebben afgesproken dat we na de stemmingen snel terugkomen. De stemmingen zijn voorbij. Ik heb de Staatssecretaris ook even gepolst. Er luisteren mensen mee die de Minister daarin goed mee kunnen nemen.

De heer Peter de Groot (VVD):

Duidelijk. Ik heb u heel duidelijk 15.15 uur horen noemen, dus vandaar.

De voorzitter:

Meneer Alkaya, u vervolgt uw betoog.

De heer Alkaya (SP):

Als hierover wordt gezwegen door de Minister, die nu komt binnenlopen, dan stemt ze daarmee in, neem ik aan. Dan zien we dat tegemoet in de begroting.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter, ik heb geen waarschuwing gehad. Ik dacht dat we om 15.15 uur zouden beginnen. Dus ik had geen idee, excuus. We zagen opeens in beeld dat de vergadering weer was begonnen. Ik dacht: hè, is dat onze vergadering? Excuus.

De voorzitter:

In ieder geval welkom terug, Minister.

De heer **Alkaya** (SP):

Voor de Minister zal ik de vraag kort herhalen: wil zij in de begroting regelen dat de Westerscheldetunnel eindelijk tolvrij wordt gemaakt? De dekking zou zij eventueel kunnen vinden in het stoppen met de plannen om de A27 bij Amelisweerd te verbreden. In februari stelden wij dit al voor als SP samen met een aantal andere partijen. Wij stelden daar vragen over en duizenden mensen voerden actie hiertegen. Er zijn tienduizenden, bijna 130.000, handtekeningen opgehaald om dit plan te stoppen. Wij willen als SP meer ruimte voor de natuur, meer ruimte voor de binnenvaart, zodat vrachtwagens niet over dat kleine stukje weg hoeven waar ook al zoveel mensen overheen moeten. Ook willen wij meer ruimte voor de fietser en meer ruimte voor de wandelaar. Wij zijn tegen de hoeveelheid asfalt die de regering over Nederland wil uitstorten; niet per se tegen alle asfalt maar wel tegen de hoeveelheid, en zeker tegen de verbreding van de A27. Daarom zijn we al geruime tijd tegen die verbreding. Is de Minister bereid om af te zien van de verbreding van de A27, luidt dan ook de concrete vraag. Dit is gewoon een slecht plan, waar niemand in de regio Utrecht op zit te wachten; eigenlijk niemand die een gezonde leefomgeving en natuur belangrijk vindt.

Voorzitter. Bij de vorige begrotingsbehandeling werd ons amendement helaas verworpen, maar wel werd de motie van mijn voorganger Laçin aangenomen. Die motie roept het kabinet op om in gesprek te gaan met de betrokkenen over de twee bruggen in Groningen, namelijk de Paddepoelsterbrug en de Gerrit Krolbrug. De gemeenteraad en de bewoners wensen daarbij lage en beweegbare bruggen, maar de Minister wijst deze vooralsnog van de hand. De vaste brug die de Minister wil zal meters hoog moeten zijn, zodat er ook boten onderdoor kunnen varen. De omwonenden, de Groningers, zijn bang dat hij daardoor onbereikbaar wordt en ontoegankelijk voor mensen met een beperking en mensen die minder mobiel zijn. Er lijkt hierover dus veel onenigheid te bestaan tussen de Groningers, Rijkswaterstaat, de gemeente en het ministerie. Klopt dit? Hoe gaat de regering dit oplossen? Uit gesprekken tussen de gemeente en Rijkswaterstaat lijkt het alsof de door de Groningers gewenste variant van de Paddepoelsterbrug niet eens zal worden uitgewerkt. Klopt dit? Wat is daarvan de reden? En hoe valt dit te rijmen met de aangenomen moties hierover?

Iets vergelijkbaars geldt eigenlijk voor de Gerrit Krolbrug. Daarbij verwijst Rijkswaterstaat ook nog eens specifiek naar een nieuw maritiem beleidskader. Wat is de status van zo'n beleidskader? Door wie is het eigenlijk opgesteld en wanneer is het vastgesteld?

Voorzitter. Er zijn ook een aantal vragen gesteld over knooppunten waarover we het al vaker hebben gehad. Gisteren hadden we het nog over het knooppunt op het spoor bij Eindhoven om internationale treinverbindingen tussen de Randstad, Eindhoven, Heerlen en Aken mogelijk te maken, maar over de Lelylijn hebben we het ook vaak gehad. Ik wil hierbij nogmaals benadrukken dat we het belangrijk vinden en dat we hopen dat de regering hier ruimte voor vindt. Ik vraag naar de stand van zaken hierbij.

Concluderend, voorzitter. De SP vindt het belangrijk dat er goed wordt geluisterd naar de gebruikers en omwonenden bij dit soort grote infrastructurele projecten en dat daardoor duurzame investeringen van de grond komen die bovendien kunnen rekenen op draagvlak van gebruikers en omwonenden.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Alkaya. Daarmee is een einde gekomen aan de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Hoeveel denken de kabinetsleden nodig te hebben voor de beantwoording? Zo'n twintig minuten. Dan schors ik de vergadering tot 15.35 uur. Ik zie u stipt op tijd terug.

De vergadering wordt van 15.15 uur tot 15.35 uur geschorst.

De voorzitter:

Goedemiddag, welkom terug. Het woord is aan de kabinetsleden voor hun beantwoording. Ik heb begrepen dat jullie dat om en om gaan doen. Dat is wat mij betreft mogelijk. Een andere oproep aan de commissie: we hebben tot 18.00 uur de zaal besteld, dus dan moeten we echt klaar zijn. Laten we met zijn allen proberen om dat ook te redden, ook in uw interrupties. Ik ga niet heel rigide en strak zijn, maar ik vraag van u een stukje medewerking daarin. Ik zie allemaal instemmende gezichten. Mevrouw Van Nieuwenhuizen, aan u het woord.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Om het een beetje afwisselend te houden, hebben de Staatssecretaris en ik ook deze keer afgesproken dat we allebei starten met wat algemene beleidszaken met betrekking tot mobiliteit. Daarna gaan we de regio's langs, zoals u dat ook allemaal in uw inbreng hebt gedaan. Steeds als ik een regio heb gehad, vult de Staatssecretaris dit aan met haar onderwerpen. Zo trekken we dan gezamenlijk door het land. Nog even helemaal in zijn algemeenheid: dit is het eerste MIRT-debat in deze nieuwe samenstelling. Het leuke van een nieuwe ronde is dat je soms toch hele bekende geluiden hoort en dat het soms net een wat andere inkleuring heeft omdat er andere woordvoerders zijn. Het rondje langs de velden blijft wel vertrouwd en is heel goed herkenbaar. Afgelopen periode hebben we samen met de verschillende regio's aan het MIRT gewerkt. Dit ik even benadrukken, want het MIRT is niet alleen van het Rijk, maar ook van de provincies en regio's. De A1 Apeldoorn-Azelo is inmiddels ook voorzien van een extra rijstrook. Ik zal niet alle mijlpalen die we de afgelopen jaren hebben behaald op gaan noemen, maar er zijn toch heel veel projecten opgeleverd waar we met zijn allen heel erg trots op kunnen zijn. Er wordt in het land op heel veel plekken nog volop gebouwd en bij dezen wil ik nog een keer complimenten overbrengen aan alle bouwers die ondanks alle ingewikkeldheden rond corona, er toch in slagen al die werken door te zetten, voor het merendeel ook nog op schema. Op het gebied van de vaarwegen hebben we de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens afgesloten. Er zijn ook grote infraprojecten: de Nieuwe Sluis Terneuzen, de zeesluis bij IJmuiden, van alles. We zijn dus zowel aan de slag op het gebied van beheer en onderhoud, waar ik straks uiteraard in detail nog op in zal gaan, maar ook op het gebied van verbetering, het beter benutten van de infrastudie. We hebben heel veel te doen, natuurlijk ook ten aanzien van uitbreiding. Dan kom ik meteen bij een algemeen punt dat meerdere leden hebben gemaakt: is uitbreiding eigenlijk nog wel nodig, want we hebben corona gehad en daardoor geleerd dat we kunnen thuiswerken? Laat ik voorstellen dat ik ontzettend positief ben over thuiswerken. De Staatssecretaris en ik zetten er dan ook vol op in om het momentum nog maximaal te gebruiken. We hebben de grote koudwatervrees bij werkgevers, namelijk dat de productiviteit zou instorten thuis, echt achter ons gelaten. We zien namelijk dat het wel degelijk kan. Aan de andere kant laten ook de cijfers van onderzoekers zien dat mensen niet volledig willen thuiswerken, maar daar komen we straks nog op terug in het kader van de opvolger van de NMCA, de nieuwe mobiliteitsanalyse. Het kan ook niet, want er zijn natuurlijk een heleboel beroepen waarbij thuiswerken niet mogelijk is. De heer Geurts haalde natuurlijk al even de agrarische sector aan, maar daarnaast zijn er nog vele andere sectoren waarbij het niet mogelijk is. Dan kom je toch op een best behoorlijk deel van de beroepen, laten we zeggen op in ieder geval 50%. Voor de klas staan kan straks misschien een enkele keer digitaal, maar bij voorkeur toch ook fysiek. Het kan dus niet altijd. Laten we met elkaar proberen dat op nationaal niveau beter te doen; daar werden ook al vragen over gesteld. We proberen dat ook

samen te doen met de werkgevers. Daar trekken de Staatssecretaris en ik niet alleen in op, dat doen we samen met werkgevers- en werknemersorganisaties. Dat doen we ook samen met de andere Ministeries; natuurlijk van EZK en SZW, maar bijvoorbeeld ook met het Ministerie van Financiën. Zoals u zich allemaal direct realiseert, zitten er namelijk nogal wat fiscale aspecten aan bijvoorbeeld het hele woon-werkverkeer. Ik denk dus dat we er met elkaar alles aan moeten doen om het maximale rendement te halen uit dat thuiswerken. Dat geldt dus niet alleen voor de woordvoerders mobiliteit, maar ook voor heel veel andere woordvoerders in deze Kamer. Dat thuiswerken zal niet meer de hele week kunnen, zoals we tijdens corona zo veel mogelijk voor elkaar hebben proberen te krijgen. Je ziet namelijk ook dat mensen gewoon sociale wezens zijn, die behoefte hebben om elkaar te ontmoeten. Daarom zie je ook dat mensen graag weer naar kantoor willen, want de kantoorbanen zijn het makkelijkst. We zullen daar met elkaar een goede balans in moeten vinden. Als we één à twee dagen thuiswerken kunnen bereiken, dan hebben we daar een hele mooie winst mee te pakken.

Daarnaast geldt natuurlijk ook nog het spreiden. Het gaat niet alleen om op bepaalde dagen het vervoer mijden, maar ook om spreiden. Het helpt bijvoorbeeld al enorm als je de eerste paar uur thuiswerkt en op die manier de spits vermijdt. Dat geldt natuurlijk ook voor de avondspits. Als je daarvoor of daarna reist, dan kunnen we daar ook nog heel veel winst uit halen. De Staatssecretaris zal daar ook nog wel iets over zeggen ten aanzien van het openbaar vervoer. Is dit dan de oplossing? Nee, helaas niet. We zien ook nu we corona nog niet eens achter ons hebben gelaten, dat de files en de drukte overal weer aan het toenemen zijn. Gelukkig neemt het openbaar vervoer ook weer toe, maar het is nog niet op het niveau van voor de coronacrisis. Je hebt ook gezien dat er een vlucht is gekomen vanuit het collectieve vervoer naar het individuele vervoer. Voor een deel zijn we daar enthousiast over, namelijk wanneer het over de fiets gaat. Een ander deel, waarbij het om de auto gaat, draagt bij aan extra files en is dus wat minder wenselijk. Daar moeten we met elkaar goed naar kijken. We moeten inzetten op een gedeelte thuiswerken, spreiden en mijden.

Zoals door vele Kamerleden ook al is benoemd, hebben we te maken met een flinke woningbouwopgave die eraan komt. In de afgelopen jaren hebben we nu juist – met de R van Ruimte in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport – goed nagedacht om de fouten uit het verleden met de Vinex-wijken te vermijden, zoals de heer Madlener zei. Daarbij kwamen er naderhand problemen doordat er mooie wijken werden aangelegd in uitleggebieden, zonder dat er goed was nagedacht over de mobiliteit. Samen met BZK, dat natuurlijk de trekker is op het gebied van woningbouw, staan we daarom voor die integrale afweging om goed te zorgen dat die nieuwe woningen op een goede manier bereikbaar zijn. Je ziet natuurlijk grote verschillen in het land. Het maakt nogal wat uit of je in stedelijk gebied aan het verdichten bent, waar je veel eerder aan lightrailverbindingen of andere vormen van openbaar vervoer denkt, of dat je het hebt over de bereikbaarheid op het platteland. Daar kent het openbaar vervoer vanwege de bevolkingsdichtheid een hele andere uitdaging.

Ik geef toch maar even een voorbeeldje. De Staatssecretaris en ik zijn er echt van overtuigd dat het op alle modaliteiten alle hens aan dek is. Zo hebben we de afgelopen jaren ook gewerkt in de richting van het Mobiliteitsfonds. Laten we per gebied kijken wat er nodig is. In het ene gebied is dat door die verdichting veel meer openbaar vervoer en elders zijn er toch ook gewoon wegenprojecten nodig. Daar hebben we hele goede analyses voor van de experts. Daar zal ik straks ook bij specifieke projecten nog even op terugkomen. Geen zorgen, mevrouw Van Esch, we komen er echt nog op. Ik vind het wel belangrijk om even aan te geven dat het echt een zaak is van maatwerk leveren in het hele land. Er zijn

vandaag ontzettend veel voorbeelden uit het noorden gekomen en dat is heel mooi. Maar laat ik eens vanuit een ander deel van het land even het verschil in problemen schetsen. Ik kijk bijvoorbeeld naar een provincie als Brabant. Daar woont een derde van de bevolking in de steden en twee derde dus niet. Kijk je naar het verstedelijkingspatroon van Brabant, dan is het gewoon een schot hagel op de kaart met een paar grotere vlekken voor de vijf grootste Brabantse steden. Dat vraagt qua mobiliteitsoplossingen dus iets heel anders dan in een hoogstedelijk gebied. Ik kijk maar even naar het spoor. Ik kan niet uit mijn hoofd spreken voor heel Nederland, maar in de tijd dat ik in Brabant gedeputeerde was, hadden we nog 68 gemeenten. Maar 26 daarvan hadden een station. Dat geeft al aan dat je dan een heel andere uitdaging hebt met elkaar. Het is dus alleen maar een pleidooi voor maatwerk, maar we vergeten de regio zeker niet. Ik vond het belangrijk om dat vooraf even te melden.

Verder mag ik misschien nog één opmerking over het thuiswerken maken. Dat kan niet altijd. Mensen hebben niet alleen sociale contacten nodig, maar je ziet in de praktijk ook dat dat niet altijd kan. Zowel de bouwers als de mensen van RWS hebben heel veel vanuit huis moeten doen, maar je hoort ook van ze dat het, zodra er een tekening aan te pas komt, toch heel onhandig is als je daar niet met elkaar omheen kunt staan en daar samen over kunt spreken. Dat geldt ook ten aanzien van de creativiteit. Kijk naar bedrijven als Google, Facebook en alle andere big techs. Die zouden bij uitstek op afstand kunnen werken, maar toch zitten ze maar met elkaar in een campus. Waarom? Omdat die interactie tussen mensen soms nodig is. Het gaat dus om het vinden van de goede balans en een goede afstemming met woningbouw. Het gaat ook niet alleen om mobiliteit en woningbouw, zeg ik nog maar even met het petje van de waterportefeuille op. Ook vanuit klimaatadaptatie bekijken we nu echt integraal waar die woningbouw is. Stem dat af ten aanzien van mobiliteit, maar ook ten aanzien van het klimaatbestendig bouwen. Hou daar ook gewoon rekening mee.

Ik zie daar iemand zwaaien, voorzitter.

De voorzitter:

De heer Madlener zat in mijn dode hoek. U heeft al meteen een prangende vraag, meneer Madlener?

De heer Madlener (PVV):

Ja. Ik ondersteun wat de Minister zegt. Je moet eerst kijken naar mobiliteit: waar gaan we dan bouwen, en past dat wel? Maar ik zie nu allerlei woningplannen voorbijkomen. Pas was er weer een inventarisatie van de projectontwikkelaars, met al die aantallen door Nederland. Ik heb gezien dat de noordelijke provincies zeggen: wij willen wel zoveel honderdduizenden woningen bouwen, maar dan willen we wel infrastructuur. Ik zie nu dat het omgekeerd gaat. Ik zie allerlei woningplannen voorbijkomen, maar ik mis de mobiliteitsbehoefte en de mobiliteitsmogelijkheden. Kan de Minister wat meer de leiding nemen in dit proces? Wij willen best meer woningen, maar alleen als die infrastructuur gegarandeerd is. Als we ons laten chanteren door de noordelijke provincies die zeggen «wij willen wel, maar dan moeten we wel de Lelylijn», vind ik dat eerlijk gezegd de omgekeerde gang van zaken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kan ik de heer Madlener geruststellen: we hebben daarover heel goed overleg met BZK. We trekken in het kader van de MIRT-rondes gezamenlijk op en bezoeken normaal gesproken ook samen de regio's. Dat laatste kon nog niet, dus dat hebben we ook weer digitaal moeten doen, maar ook daarin trekken we samen op. Bovendien hebben we de unieke omstandigheid gehad dat de Staatssecretaris een tijdje, een halfjaar, ook het woningdossier voor haar rekening heeft genomen, dus zij heeft daar ook

met haar neus bovenop gezeten. We hebben gewoon gezien dat dat wel degelijk goed is afgestemd. Daar wordt dus echt goed naar gekeken. Natuurlijk hebt u een punt dat we daarmee zeker ook in de komende tijd verstandig moeten omgaan als we richting uitwerking gaan, ook vanuit het oogpunt van klimaatadaptatie en de waterhuishouding in de verschillende gebieden.

De voorzitter:

Dank u. Er is ook nog een interruptie van de heer De Hoop.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik wil nog even terug naar de opmerkingen van de Minister over de werkgeversafspraken. Zij maakt veel terechte nuances en zegt ook dat je niet elke dag wilt thuiswerken. Het punt van de heer Geurts was natuurlijk ook terecht, erken ik als boerenzoon. Maar ik denk wel dat wij als Rijk ook een verantwoordelijkheid hebben, bijvoorbeeld richting onderwijsinstellingen, die daarin de afgelopen tijd heel veel hebben gedaan. Ik zou graag zien dat de Minister laat onderzoeken welke mogelijkheden er zijn en hoe we dit als Rijk gaat oppakken, ook met alle fiscale en andere nuances, en dat hierop teruggekomen wordt richting de Kamer. Hoe nemen wij hierin als Rijk onze verantwoordelijkheid? Dat vraag ik ook met het oog op de verwachting dat het aantal reizigers het komende jaar nog niet, maar daarna echt wel weer gaat toenemen. Ik denk dat dit een heel goed moment is om te kijken wat de rol van ons als Rijk wordt in die ontwikkelingen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan onderschrijven wat de heer De Hoop ook graag wil. BZK neemt daarin het voortouw, vanuit de verantwoordelijkheid die BZK natuurlijk heeft, niet alleen voor het rijksambtenarenapparaat, maar ook voor de contacten met gemeenten en provincies. BZK heb ik net dus niet genoemd in het rijtje van departementen waarmee we samenwerken, maar het is terecht dat u daarvoor aandacht vraagt: dit is een foutje van mijn kant, want ze zijn wel degelijk ook trekker om juist vanuit onze voorbeeldrol te laten zien wat er kan. En we hebben de Coalitie Anders Reizen en dingen vanuit ons ministerie, waar we natuurlijk jarenlange ervaring hebben met hoe je de spits kunt mijden en hoe je beter kunt spreiden. De onderwijsaanpak die u noemde, is daar natuurlijk een mooi voorbeeld van. Hoe kunnen we dat nou verder brengen? We trekken daar dus echt gezamenlijk in op.

De voorzitter:

Dank u wel. U heeft nog een vervolgvraag, meneer De Hoop? Ik wil de commissie erop attenderen dat dit nog het eerste kopje, algemeen is. Als we dit tempo vasthouden, gaan we nog heel lang met elkaar hier zitten. Dat is wel gezellig, maar de zaal is besteld. Meneer De Hoop met een vervolgvraag en dan mevrouw Hagen.

De heer De Hoop (PvdA):

Mooi dat BZK daar actief in meegenomen wordt. Mijn concrete vraag was: ik hoef geen termijn te horen, maar komt u misschien in gezamenlijkheid met BZK met een brief over of een reactie op hoe wij dat als Rijk op gaan pakken, ook in relatie met de verwachting dat er zo meteen wel meer reizigers gaan komen. Bent u daartoe bereid?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat we bij alle MIRT-brieven steeds de voortgang schetsen. Ieder ministerie doet dat ook in de commissies die daaronder ressorteren. Dat geldt voor BZK ook. We zullen u zeker op de hoogte houden van de stappen die wij concreet gaan nemen. En voor een deel, als het over de

fiscaliteit gaat, zoals een Autobrief enzovoorts, vraagt dat in de formatie wel keuzes.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan nog een vraag van mevrouw Hagen van D66.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Eigenlijk heel kort. Gegeven de staat van het onderhoud: ik hoor de Minister heel duidelijk spreken over alle beroepen waarvan het heel belangrijk is dat ze ook contact hebben met mensen. Nou, als oud-juf weet ik niet anders, dat is ook heel erg belangrijk. Natuurlijk zagen we bij de Ring Rotterdam dat daar zelfs in coronatijd nog files ontstonden. Mijn vraag is de volgende: bent u bereid om dat rigoureuus anders te gaan benaderen? Want het kán dus echt. Dan heeft die oude lijn dus niet zo veel zin.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou ja, als u met dat rigoureuus anders benaderen bedoelt dat we alle MIRT-projecten opnieuw moeten gaan overwegen, dan is mijn antwoord daarop voor 100% nee. Want we hebben daarover heel goede bestuurlijke afspraken gemaakt met de regio's, waar degelijke onderzoeken onderliggen, en daar is ook gekeken naar de luchtkwaliteit. We zullen straks nog verder ingaan op de nieuwe mobiliteitsanalyse, waarin we nou juist op verzoek van de Kamer de integrale aanpak die we al hadden, hebben uitgebreid. Als ik kijk naar verschillende leden hier, zeg ik dat daarin nu ook duurzaamheidsaspecten zitten. Daar hebben we ook specifiek aandacht voor verkeersveiligheid, want vanuit de Kamer was een van de frustraties altijd dat projecten niet hoog scoorden, omdat verkeersveiligheid niet werd meegenomen als issue. Dat zit er nu in. We hebben ook de grensoverschrijdende aspecten toegevoegd, omdat we zowel aan de oost- als aan de zuidgrens regelmatig klachten kregen: onze projecten scoren niet, want de helft van het potentieel ligt aan de andere kant van de grens en wordt niet meegenomen. Dus al die aspecten hebben we nou juist in gang gezet om het anders te gaan doen. Maar dat neemt niet weg dat je de projecten die nu in het eindstadium zijn, niet allemaal overnieuw kunt gaan doen. Destijds is dat met de beste kennis en kunde gedaan. En anders ben je gewoon geen betrouwbare overheid meer. Dus dat ga ik zeker niet doen.

De voorzitter:

Mevrouw Hagen met een vervolgvraag.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Eigenlijk meer een reactie. De Minister geeft aan dat dit altijd in goed overleg met de omgeving is gegaan. Maar dan stel ik wel voor dat op zijn minst bij de verbreding van de A4 toch nog eens in gesprek wordt gegaan met de omgeving, want daar hoor ik toch echt heel andere geluiden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat zullen we straks bij een paar andere projecten die we bespreken ook nog wel hebben: geen enkel project kun je realiseren met alleen maar voorstanders. Er zijn natuurlijk altijd tegenstanders van projecten en dat zal ook altijd zo blijven. We hebben, denk ik, een heel professioneel participatiebeleid. We doen ons uiterste best om iedereen er zo veel en zo vroeg mogelijk bij te betrekken, ook bij Rijkswaterstaat in alle teams met omgevingsmanagers enzovoort en ProRail. Dat neemt niet weg dat je nooit iedereen tevreden zult kunnen stellen.

De voorzitter:

Er is nog een vraag van mevrouw Van der Plas.

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

Dat klopt. U ziet mij steeds over het hoofd, ook al ben ik niet piepmager. Dus ik wil even vragen of u goed in de gaten wilt houden wie z'n vinger opsteekt. Ik voel me soms net een soort schoolkind: of ik alsjeblieft iets mag vragen.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Esch steekt heel duidelijk haar arm op. Anderen hebben dat ook al ...

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

Ja, dat doe ik nooit. Ik doe gewoon even met de pen, zo.

De **voorzitter**:

Het zal aan mij liggen. Ik zal nu volledige focus op u hebben.

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

Dat is heel goed om te horen. Die heb ik weer in de pocket vandaag. Ik hoorde de Minister spreken over de bereikbaarheid op het platteland, bijvoorbeeld met de bus. Zij zei dat daar wat andere uitdagingen liggen qua bevolkingsdichtheid. Met andere woorden, er rijden minder vaak bussen omdat er ook weinig mensen wonen. Maar ik wil toch aan de Minister vragen of zij het uitgangspunt wil hanteren dat het busvervoer, het openbaar vervoer, voor iedereen in Nederland evenredig beschikbaar moet zijn. Dat zou het uitgangspunt moeten zijn en niet andersom. Als je de lat hoog legt, kun je altijd nog iets terug, maar als je de lat laag legt, dan is dat nou eenmaal een lage lat. Dat is een vraag/verzoek aan de Minister.

Die vraag stel ik met name omdat jongeren min of meer gedwongen worden om naar de stad te gaan omdat de scholen daar goed bereikbaar zijn. Ze worden gedwongen om naar de stad te verhuizen. En plattelandsjongeren die eenmaal in de stad wonen, keren niet meer zo snel terug naar het platteland. Die jongeren hebben wij in de toekomst echt heel hard nodig, omdat het platteland in rap tempo vergrijsst. Jongeren brengen levendigheid. Ze gaan daar werken. Ze krijgen een gezin. Hun kinderen groeien daar weer op. Dat haakt allemaal in elkaar. Dus het gaat niet alleen om die ene bus die om de tien minuten rijdt; het werkt helemaal door in alles. Mijn verzoek is dus om te proberen om op het platteland genoeg voorzieningen te hebben of in ieder geval genoeg geld uit te trekken voor openbaarvervoermaatschappijen zodat ze daar kunnen rijden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat bedoelde ik eigenlijk met dat maatwerk. Daarbij kijken wij per gebied, per regio, wat de vervoersbehoefte is. Waar hebben mensen behoefte aan? Soms zal dat op het platteland bij wijze van spreken zijn dat er wat meer wegen aangelegd moeten worden. Dat neemt niet weg dat je ook moet kijken wat de behoefte is aan openbaar vervoer. Maar omdat dat de portefeuille is van collega Van Veldhoven, stel ik voor dat zij daar nader op ingaat. Maar wij willen juist per gebied kijken. Dat doen wij ook in het Mobiliteitsfonds. Wij redeneren niet meer alleen vanuit een kolommetje auto, een kolommetje vaarwegen en een kolommetje trein. Wij hebben daar één groot budget van gemaakt, waarbij we kijken wat er nodig is in een gebied en dan gaan we daar gewoon mee aan de slag. Daar zitten bijdragen in van alle verschillende vormen van vervoer.

De **voorzitter**:

Dan is er toch nog een vraag van mevrouw Bouchallikh van GroenLinks.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Ik hoorde de Minister zojuist aangeven dat wij een goede en betrouwbare overheid moeten zijn. Dat lijkt mij een heel goed streven, maar laten we dat alsjeblieft niet als argument gebruiken om niet opnieuw zelf kritisch te kijken naar eerder gemaakte keuzes in het verleden. We hebben te maken met een klimaatcrisis. We weten dat meer investeren in wegen leidt tot meer files. We weten ook dat de luchtkwaliteit aan het afnemen is. Kan de Minister aangeven hoe zij nieuwe inzichten op basis van onderzoeken of vanuit de samenleving toch gaat meenemen in de afwegingen die nu worden gemaakt om al dan niet te kiezen voor bepaalde projecten?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Daar kom ik eigenlijk op als we het hebben over de opvolger van de NMCA. Wij komen ook met nieuwe MIRT-spelregels, waar wij ook met de regio's over in gesprek zijn. Natuurlijk staat het denken nooit stil. En natuurlijk pas je ook steeds weer de nieuwe inzichten toe. In de nieuwe IMA hebben we natuurlijk ook de effecten van het thuiswerken meegenomen waar we ongeveer van uit kunnen gaan volgens onze wetenschappers. Dus dan gaan we natuurlijk niet door alsof we het momentum van het thuiswerken niet hebben gepakt. We hopen de nieuwe mobiliteitsanalyse binnenkort naar de Kamer te sturen. Dan zult u daarin zien, goed onderbouwd, dat de mobiliteit blijft toenemen en dat we de projecten allemaal nog heel hard nodig hebben, maar natuurlijk staat het denken nooit stil.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Er was een vraag van mevrouw Hagen of de effecten ten aanzien van het thuiswerken in de opvolger van de NMCA zijn meegenomen. Dat is dus het geval. In de berekeningen voor 2030, 2040 en 2050 zijn de effecten van thuiswerken, zoals ze nu door de wetenschappers worden ingeschat, meegenomen, evenals de emissies door mobiliteit en wat we daar kunnen verwachten. Dankzij het toch wel succesvolle beleid van de Staatssecretaris is de afname van de emissies daarin ook verwerkt.

Mevrouw Van der Plas heeft een opmerking gemaakt die mij eigenlijk wel zeer aansprak. Die gaat niet over ons beleidsterrein, maar meer over EZK, want ze had het over de internetbereikbaarheid. Ik ben het zeer met haar eens dat als wij het thuiswerken willen stimuleren, dat ook wel moet kunnen. Er zijn inderdaad nog gebieden in Nederland waar je heel chagrijnig kunt worden van het bereik; laat ik het zo zeggen. Ik begrijp u helemaal als u zegt dat ook agrariërs afhankelijk zijn van gps en voor hun rapportages verbinding nodig hebben. Het is iets om heel chagrijnig van te worden als dat niet goed functioneert. Ik denk dat wij vanuit lenW zeker de oproep aan EZK steunen om een zo dekkend mogelijk bereik te hebben in Nederland. Anders kun je ook niet serieus van mensen daar verwachten om thuis te werken. Het moet wel kunnen natuurlijk. Dat delen wij.

Projecten opnieuw tegen het licht houden: dat gaan we niet doen. Waarom blijven we inzetten op asfalt in plaats van groen? Nou ja, dat doen we dus niet, want we doen allebei. We kijken in de gebieden wat er nodig is. We proberen ook meekoppelkansen te pakken waar dat kan. Dat hebben we bijvoorbeeld bij Ruimte voor de Rivier en dat soort projecten heel goed gedaan. Voor de rest is Rijkswaterstaat voortdurend bezig met biodiversiteit. Ik heb mooie palen mogen plaatsen waar roofvogels op kunnen zitten. Ook is men bezig met het maaien. Er wordt echt van alles gedaan, ook ten aanzien van verduurzaming. We zijn launching customer op een heleboel terreinen. We proberen echt alles te doen wat we kunnen. Ik weet niet waar in het mapje het zit, maar ik werd nogal geagiteerd van de inbreng van mevrouw Hagen over de inactieve houding van RWS,

zoals zij het noemde, ten aanzien van de zonnepanelen. Dat schoot mij een beetje in het verkeerde keelgat, want de mensen bij RWS zijn daar juist ontzettend enthousiast mee bezig en hebben daarin ook echt een pioniersrol vervuld. Ik heb al jaren geleden de eerste geluidswal mogen openen waarin zonnepanelen verwerkt zijn, in Uden. We hebben nog een hele ingewikkelde discussie moeten uitknokken of die energie mocht worden geleverd aan de wijk erachter, want als Rijkswaterstaat ben je dan ineens ook energieproducent. Er waren allerlei ingewikkeldheden waar mensen toch doorheen zijn gekomen. Nu zijn er meerdere projecten in het land. Ik neem het u niet kwalijk dat u niet al die projecten kent, maar ik wil toch echt tegen u zeggen dat u onrecht doet aan de mensen die daar de afgelopen jaren zo hard aan gewerkt hebben. Ze zijn er echt heel enthousiast mee bezig.

De voorzitter:

Dat lokt een reactie uit. Een korte reactie alstublieft, dus geen lange inleiding.

Mevrouw Hagen (D66):

Natuurlijk, voorzitter. Het zijn niet zozeer de mensen bij RWS als wel de eindverantwoordelijken van RWS die ik hierop aanspreek. Ik neem ook mijn ervaring als wethouder mee. Het was een enorme zoektocht hoe wij dit bijvoorbeeld langs de A2 ook daadwerkelijk konden verwezenlijken. Daar was dat specifiek aan de hand. Gemeenten moeten dan een programmamanager aannemen om daadwerkelijk de contacten te vinden en het te kunnen uitrollen. Ik wil u geen oplossing aandragen, maar het zou gewoon heel fijn zijn als er één concreet persoon is waartoe gemeenten of RES-regio's zich kunnen richten, zodat het snel uitgerold wordt. Het Rijk heeft ook een voorbeeldpositie ten opzichte van de gemeenten, die hard op zoek zijn naar plekken voor duurzame energie.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als er problemen zijn en gemeenten niet weten waar ze terecht moeten bij Rijkswaterstaat, dan kunnen ze zich bij mij melden, zou ik zeggen. Mijn e-mailadres is voor iedereen te vinden. Dan gaan we ze met elkaar in contact brengen. Mijn ervaring is dat de mensen bij Rijkswaterstaat dit ook heel graag willen realiseren, dus dan is het een kwestie van match-making en dan gaan we dat gewoon doen.

Een beetje in dezelfde sfeer vroeg mevrouw Bouchallikht hoe brede welvaart wordt verankerd in de afweging over mobiliteitsprojecten. Ik heb net al geschetst dat we in de MIRT-werkwijze en met de MKBA's al breed kijken naar de effecten van de maatregelen op de welvaart, de economie, de leefomgeving en de veiligheid. Dat is ontzettend belangrijk. Dat doen we in de nieuwe IMA nog verder. We kijken daarbij ook breder dan alleen het reistijdverlies dat u noemde. Nogmaals, ook zaken als verkeersveiligheid, bereikbaarheid van voorzieningen en emissies worden in kaart gebracht. We zetten steeds verdere stappen naar die integraliteit.

De heer Grinwis vroeg hoeveel knelpunten er eigenlijk wegvallen bij het verminderen van de voertuigenverliesuren als we betalen naar gebruik zouden invoeren. Om dat punt dan ook maar meteen te bespreken: daar is geen eenduidig antwoord op te geven, want er zijn verschillende opvattingen en definities met betrekking tot betalen naar gebruik. Nu wordt accijns betaald bij de pomp, is er de wegenbelasting et cetera. Er is natuurlijk een uitdaging als auto's straks allemaal elektrisch gaan rijden, omdat er dan geen accijns meer binnenkomt. In die zin zal daarvoor een oplossing moeten worden gevonden. Daarover zijn allerlei rapporten opgesteld ten behoeve van de formatie, dus ik denk niet dat het heel dienstig is om er nu een discussie over te hebben. Er zijn verschillende oplossingen, bijvoorbeeld «betalen naar gebruik plat». Er zijn partijen die voor een spitsheffing zijn. Zij willen tijd en plaats toevoegen aan het

betalen naar gebruik. Al die smaken liggen op tafel. Wij laten het aan de formatie om daar verder over door te rekenen. Wat het gaat doen met de knelpunten, hangt dus zeer af van de variant die je straks gaat kiezen. Mevrouw Bouchallikht vroeg of ik de verwachting deel dat het met de huidige plannen lang duurt voordat de stikstofcrisis is opgelost. Ik zal niemand verrassen als ik zeg dat de stikstofproblematiek ontzettend weerbarstig is. De afdeling makkelijke oplossingen, mocht die er ooit al geweest zijn, is dicht. Het huidige kabinet heeft met de Wet stikstofreductie en natuurverbetering in ieder geval ambitieuze doelen gesteld. Momenteel wordt er gewerkt aan een programma waarin ook wordt gekeken naar de mogelijkheden voor een meer gerichte sturing op de doelen. De Minister van LNV zal uw Kamer nog voor de zomer informeren over de stand van zaken van dat programma. Zoals u allemaal benadrukt, is het van groot belang dat de aanpak van de stikstofproblematiek voortvarend wordt voortgezet.

Dan komen we meteen bij de ViA15. Daar zijn we bezig met het aanpassen van de regels. De Raad van State heeft mij inderdaad gevraagd om uiterlijk 21 juli het tracébesluit voor de ViA15 nader te onderbouwen ten aanzien van de rekenmethode voor de stikstofberekeningen. Onder coördinatie van de Minister van LNV wordt onderzoek gedaan naar maximale rekenafstanden voor verschillende emissiebronnen in alle sectoren, zodat we uitkomen bij «gelijke monniken, gelijke kappen». De resultaten van dat onderzoek worden ook gebruikt om het tracébesluit voor de ViA15 nader te motiveren. Ik heb toegezegd de Kamer voor de zomer te informeren over de resultaten van dit onderzoek, zodat wij de termijn van de Raad van State van 21 juli kunnen halen. Voor die tijd wordt u dus geïnformeerd daarover.

De heer Stoffer heeft vragen gesteld over de toepassing van emissiearme technieken. Wil ik er bij de collega op aandringen dat dat ook kan, in plaats van alleen het uitkopen van boeren? Ik onderschrijf wat u zegt, namelijk dat er meerdere wegen naar Rome leiden. Er zijn meerdere oplossingen mogelijk. Ik denk dat het heel belangrijk is om alles goed in kaart te brengen. Dat bespreken we zeker ook met de collega van LNV. Wij sluiten zeker niets op voorhand uit.

Misschien nog de vraag van mevrouw Van Esch over stikstof, die ik net voor mijn neus heb. Die gaat over de nieuwe rekenmethode. We zitten op 5 kilometer. Wat is er dan wetenschappelijk mogelijk, niet alleen bij de wegen maar ook bij alle andere soorten projecten? De rekenmethode die wij hebben en waar die 5 kilometer onderdeel van is, wordt gebruikt bij alle projecten waar het wegverkeer onderdeel van uitmaakt, ook projecten met een verkeersaantrekkende werking. Dan gaat het dus ook over de grotere woningbouwprojecten, over bedrijventerreinen et cetera. Met het rekenen met maximale rekenafstanden wordt beoogd dat effecten die herleidbaar zijn tot individuele projecten – je kunt dan zien waar die stikstof nou vandaan komt – worden beoordeeld voorafgaand aan de besluitvorming over die projecten. Tegelijkertijd moeten de generieke bronmaatregelen bijdragen aan de daling van de depositie. Nogmaals, onder coördinatie van het Ministerie van LNV wordt dit gedaan en tegelijkertijd wordt gekeken naar de dekenproblematiek waar de generieke bronmaatregelen voor nodig zijn.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Sterkte met deze stikstofproblematiek. Ik zie nog geen voorhanden zijnde oplossing. Ik ben wel benieuwd wat de eigen inzet van het Ministerie van lenW is als het hierom gaat. Er wordt regelmatig naar LNV verwezen, maar we moeten keuzes maken in deze stikstofproblematiek. Ik ben wel benieuwd welke keuze er wordt gemaakt op het Ministerie van lenW. Gaan we dan toch bepaalde projecten niet doen en laten we daardoor een aantal boerenbedrijven zoals ze zijn, of kiezen we toch voor een andere benadering? Ik wil vooral graag weten wat de lenW-inzet is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De lenW-inzet is dat de projecten in het MIRT Projectenboek, waar we afspraken over hebben gemaakt en waarvan nut en noodzaak al is aangetoond, graag realiseren, tegelijkertijd rekening houdend met de opgave die we hebben voor de natuurinstandhoudingsdoelen. Daar zullen we maatwerk moeten leveren. Er zijn projecten waarbij de stikstofproblematiek niet zo'n grote rol speelt, maar er zijn er ook waar we echt een forse uitdaging hebben. Ik noem u Sint-Annabosch-Galder, waarover we uw Kamer al eerder geïnformeerd dat we daar tegen een behoorlijke vertraging aanlopen. We moeten echt proberen om het daar met stikstof de goede kant op te laten gaan, want anders wordt het een ingewikkeld project. Maar de inzet is natuurlijk om te mitigeren en te compenseren om de noodzakelijke projecten toch voor elkaar te krijgen.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Dank voor dit antwoord, maar dan kan het toch niet anders dan dat uw antwoord aan de Minister van LNV is dat zij aan zet is om meer boerenbedrijven uit te kopen? U zegt dat u uw MIRT-projecten heel graag wilt doorzetten en de stikstofruimte is beperkt, dus moeten er keuzes worden gemaakt. Ik ben benieuwd of u die keuze doorgeeft aan het Ministerie van LNV. We kunnen niet alles in deze stikstofcrisis, die conclusie hebben we wel getrokken met elkaar. Ik hoor een prachtig vogelgeluid op de achtergrond. Dat past helemaal bij ons!

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik weet niet of het instemming was of niet, de schreeuwmeew. Ik ben geen landbouwdeskundige, dus laat ik mijn vingers daar niet aan branden. Met de Minister van Landbouw dringen wij erop aan dat de problematiek wordt opgelost. Op welke manier dat landbouwtechnisch het beste kan, met emissiearme of emissieloze stallen of boeren die willen stoppen, dat laat ik echt aan de Minister van Landbouw. Wij zetten erop in dat wij daaraan zo veel mogelijk bijdragen. Dat hebben wij ook gedaan met de snelheidsverlaging, waardoor wij woningbouw mogelijk hebben gemaakt. Maar we kijken per project wat noodzakelijk is.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is een vraag van mevrouw Van der Plas.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Nu we het toch over stikstof hebben: vorige week is er een explosief onderzoek uitgekomen waaruit blijkt dat het stikstof dat ligt opgeslagen in de bodem van natuurgebieden de grootste stikstofbron is. Via een Wob-procedure zijn deze gegevens boven water gekomen of, om het zo te zeggen, uit de bodem gekomen. In de Drentse natuurgebieden blijkt 30 tot 250 kilo aan stikstof per hectare vrij te komen uit de eigen bodemvoorraad. Deze gegevens zijn door de overheid gewoon bewust onder de pet gehouden. Via een Wob-procedure is het uitgekomen. Dat vind ik nogal wat. Nu we het over stikstof, over bouwen, over woningen en over nog meer boeren uitkopen hebben, zou ik aan de Minister willen vragen of zij op de hoogte is van dit onderzoek. Kunnen we dat hele uitkopen van boeren voor stikstofruimte niet even on hold zetten? Wij zitten hier onze voedselmakers het land uit te jagen, terwijl in de bodem ook stikstof blijkt te worden opgeslagen, dat vervolgens vrijkomt. De overheid zegt daar helemaal niks over, dat moet via een Wob-procedure naar boven komen!

De voorzitter:

Laten we voorkomen dat we er een stikstofdebat van maken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar zou ik graag bij aan willen sluiten, voorzitter. Dit is echt niet mijn expertise. Ik moet me niet op dit terrein gaan begeven. De Minister van LNV zou deze vragen echt beter kunnen beantwoorden, dus hier moet ik echt het antwoord schuldig op blijven.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

De Minister heeft er wel degelijk mee te maken. Continu wordt er gezegd dat door de boeren de bouw stilligt. Door de boeren ligt de infrastructuur, liggen hele projecten stil. Ik vind het dus wel degelijk van belang om dat hier in deze commissie in ieder geval aan te stippen. Nogmaals, we zijn bezig onze voedselmakers weg te jagen. Hier ligt een groot onderzoek dat letterlijk explosief is. Als infrastructurele projecten of woningbouwprojecten moeten doorgaan, dan is dat prima, maar betrek dan wel dit onderzoek erbij, zodat onze boeren voorlopig rustig kunnen blijven bestaan. Nu wordt het allemaal gebaseerd op valse aannames.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Laat ik er dit van zeggen: ik heb nooit gezegd dat het door de boeren komt dat een bepaalde weg niet kan worden aangelegd. Dat hebt u mij nooit horen zeggen. Ik kan alleen voor mezelf spreken en ik heb dat nooit gezegd. Zo zit ik er ook helemaal niet in. Het heeft geen zin om schuldigen aan te wijzen. Het is zoals het is en we moeten praktische oplossingen met elkaar vinden. Dat is mijn inzet hier. Ik zou door willen gaan, voorzitter, met ...

De voorzitter:

Mevrouw Van der Plas, u hebt nog één interruptie. Als u die nu wilt gebruiken, moet u dat vooral doen.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Dan doe ik het straks bilateraal.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kom nu bij een ander belangrijk onderwerp: instandhouding. Veel Kamerleden hebben hier opmerkingen over gemaakt en zorgen over geuit. Terecht ook. De heer Grinwis begon er als eerste over; hij was ook de eerste spreker. Zou er niet veel meer geld bij moeten voor beheer en onderhoud? Het heel korte antwoord is een volmondig ja. Dat geldt voor de Staatssecretaris en mij samen, want het geldt voor alle netwerken, of het nu om de spoorweg, de weg of de vaarweg gaat. Het geldt ook voor onze waterveiligheid. Het geldt overal. Een heel groot deel van onze netwerken is in een hele korte tijd gebouwd in de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw. De bruggen, tunnels en sluizen uit die tijd zijn binnen korte periode aan vervanging of renovatie toe. Het verkeer is enorm toegenomen. Vrachtwagens zijn soms tot drie keer zwaarder geworden. Je hebt dus met verschillende dingen te maken: er is heel veel gebouwd in korte tijd, binnen afzienbare tijd komt dat allemaal voor vervanging of renovatie in aanmerking, en het gebruik is frequenter en intenser. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor de schepen. Die zijn ook alsmaar groter geworden. Het vervoer over water is – gelukkig, zeg ik erbij – ook gegroeid. Er komen in de loop van de tijd toch nieuwe problemen op die je destijds bij het bouwen van die kunstwerken niet had bedacht. Ik noem als voorbeeld de problematiek rondom de chroom-6-verf. Dat heeft nu gemaakt dat we in een heel ingewikkeld regime dat onderhoud moeten doen. U hebt dat kunnen zien bij de Waalbrug. Daardoor is het zoveel duurder geworden dat we eigenlijk de hele opschilderbeurt hebben moeten doorschuiven, omdat we het geld er niet meer voor hadden. We hebben ook nog met nieuwe uitdagingen te maken ten aanzien van cybersecurity, en dan kijk ik naar de heer Geurts, die daar ook altijd

aandacht voor vraagt. Het is cruciaal dat we bij onze kritische infrastructuur ervoor zorgen dat het ook cybersecure is, dat niet onze waterveiligheid, maar ook de bediening van onze bruggen en sluizen kunnen worden gesaboteerd of stil komen te vallen. Dat brengt nieuwe kostenposten met zich mee.

We hebben ook wensen, dat hebben we net ook even gehoord, ten aanzien van duurzaamheid en circulariteit. We moeten er reëel in zijn dat dit in sommige gevallen ervoor zorgt sommige dingen duurder worden. We hebben aan de ene kant een grote toename van het aantal objecten waarbij de instandhouding een opgave wordt en daarnaast wordt het ook soms duurder door allerlei onvoorziene effecten.

In 2018 hebben we u al in kennis gesteld van het feit dat er zo'n grote uitdaging komt. We hebben dat laten valideren door Rijkswaterstaat en ProRail zelf, maar ook Horvat heeft ernaar gekeken. We hebben het nog een keer laten valideren, een dubbelcheck, door PwC en de Rebelgroup. En dan komt er toch echt uit dat we voor de netwerken in beheer van Rijkswaterstaat gemiddeld 1 miljard per jaar hoger dan het beschikbare budget nodig hebben, met dus nog de nodige onzekerheden daaromheen. Daarbij komen er ook nog kosten voor het inlopen van het uitgestelde onderhoud en voor de eisen die we nu aan het areaal stellen. Dan noem ik nog maar een punt waar we de afgelopen jaren pas rekening mee zijn gaan houden en dat is de klimaatadaptatie. Door de klimaatverandering hebben we ook te maken met bodemerosie, en zijn er andere problemen waar we ten tijde van het aanleggen van die projecten geen rekening mee hebben gehouden. Net zoals alle gemeenten in 2019 een stresstest hebben gedaan, waar hun kritische punten zitten ten aanzien van klimaatadaptatie, overstromingsrisico's et cetera, heeft Rijkswaterstaat dat ook gedaan. In 2020 was er de periode van de risicodialoog; wat gaan we eraan doen, nu we weten waar de kwetsbare plekken zitten. Dat is ook een kostenverhogend aspect.

Voor de komende jaren hebben we natuurlijk financiële maatregelen getroffen, verschillende leden memoreerden dat al. We hebben twee keer een kasschuif gedaan van 350 miljoen, voor 2022 en 2023. We streven ernaar om nog meer aanvullend budget te kunnen inzetten voor de instandhouding. Ik hoop dat in een positief bericht te kunnen melden bij de ontwerpbegroting op Prinsjesdag.

Daarmee hebben we het onderhoud in de jaren 22 en 23 financieel beheersbaar gemaakt. Maar voor daarna ligt er bij de formatie echt wel een grote opgave op tafel. De heer Stoffer vroeg wat mijn boodschap is in de richting van die formatie. Dat dit echt serieus is en dat we dit geld echt moeten krijgen, want doe je dat niet dan zal het ten koste gaan van projecten die nu in het MIRT staan. Die kunnen we dan niet meer uitvoeren.

Ik zag in sommige media ook wel berichten als: nou, dan haal je dat toch even weg bij nieuwe aanleg. Dat kan niet, want de afspraak is dat je een MIRT-project alleen mag starten als je zicht hebt op 75% financiering. Daar loopt ook nog een discussie over. In sommige regio's vraagt men of je niet kan starten met een project als je 50% van het geld in zicht hebt, want dan kun je meer plannen maken. Aan de andere kant wordt er ook gezegd dat je eigenlijk 100% van het geld moet hebben, want zelfs dan is het maar de vraag of je het redt omdat we ook nog weleens met tegenvallers geconfronteerd worden. Ik noem bijvoorbeeld chroom-6, wat niemand aan zag komen. Voor allerlei onderhoudsprojecten leidt dat echt tot een kostenverhoging. Het is dus niet zomaar weg te halen. En de Afsluitdijk, waar ik straks nog op kom, is ook zo'n project van nieuwe aanleg waar je ook nog geconfronteerd wordt met tegenvallers. Je kunt niet het ene gat met het andere gat vullen. Dat kan alleen als je echt projecten schrapt. Daarvoor heb ik nog geen voorstellen gehoord, behalve van bepaalde partijen voor één weg, waar een Kamermeerderheid nog wel voor is. Dat is de hoofdlijn ten aanzien van de financiering van de instandhouding.

De heer **Stoffer** (SGP):

Een hele heldere boodschap van de Minister, ook richting de formatietafel. Als je dit niet oplost wordt het gat straks nog groter. Dan hebben we het over de financiën en projecten die niet doorgaan. Zou de Minister kunnen schetsen, dat hoeft niet uitputtend, wat de gevolgen zijn voor Nederland? Wat gebeurt er als we dat dadelijk aan de formatietafel niet oplossen en als er een kabinet komt dat vier jaar blijft zitten? Waar staan we dan in 2025? Wat gaat er mis in het land als we het niet redden? Een paar voorbeelden is genoeg, voorzitter.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik kan er heel veel noemen, maar dat zal ik niet doen. In grote lijnen is het heel belangrijk voor heel Nederland dat we de bereikbaarheid op orde houden. De infrastructuur in Nederland is van een heel hoog niveau, dus we hoeven geen zorgen te hebben over de veiligheid. We krijgen geen Morandibrug, zoals we in Italië hebben gezien. Daar zit het 'm echt niet in. Zowel bij Rijkswaterstaat als door ProRail worden er geen risico's genomen ten aanzien van de veiligheid. Maar je zou voortdurend storingen of stremmingen krijgen, bijvoorbeeld omdat je vanwege de veiligheid een aslastbeperking op een brug moet instellen waardoor het vrachtverkeer moet omrijden. Storingen veroorzaken files.

Dat is economisch dramatisch, in voertuigverliesuren, maar dan wordt het ook voor je budget steeds lastiger. Als je steeds onverwachte kosten krijgt doordat er storingen zijn die moeten worden verholpen – even los van dat er niet tegen bruggen moet worden aangevaren, maar dat soort incidenten zul je altijd houden en daarvoor heb je ook geld nodig – loop je het risico dat de economie en de bereikbaarheid in Nederland echt in gevaar komen. En dan komen we weer in files terecht die ook niet goed zijn voor de duurzaamheid, dus het is aan alle kanten ontzettend slecht als we dit niet oplossen. Je bent dan steeds meer geld kwijt aan onderhoud en dan kom je steeds minder toe aan al die mooie projecten, of het nou lightrail is of nieuwe vaarwegen of bruggen. Daar houd je dan op een gegeven moment helemaal geen geld meer voor over.

De **voorzitter**:

Heeft u een vervolgvraag, meneer Stoffer?

De heer **Stoffer** (SGP):

Nee, heel helder, voorzitter. Volgens mij geeft het eens te meer aan hoe duidelijk het is dat dit echt opgelost moet worden aan de formatietafel, anders gaat Nederland niet letterlijk naar een afgrond, maar we gaan wel achteruitboeren.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Zeker. We zijn nu met z'n allen heel trots. Als je naar het zuiden de grens over gaat met je auto, dan voel je het al, maar we willen dat ook wel zo houden. Ik vond het wel heel mooi dat de Nederlandse infrastructuur als voorbeeld wordt genoemd door de nieuwe Amerikaanse Minister van Transport Buttigieg – ik moest ook even zoeken hoe je dat uitspreekt – tot en met Biden aan toe. Dat gaat dus niet vanzelf. Daar moeten we echt in blijven investeren. U vroeg nog of de ambtelijke werkgroep naar de instandhouding kon kijken. Dat is inderdaad buiten de scope van het onderzoek gebleven. Omdat we al twee validaties hadden, is dat verder niet nodig, want we hebben er echt voor gezorgd dat het onomstreden is dat deze kosten gemaakt moeten worden.

De **voorzitter**:

Meneer Stoffer, even een korte tussenevaluatie voordat ik u het woord geef. Ik zie nog een half stapeltje en nog een flinke stapel bij mevrouw Stientje van Veldhoven. We lopen drie kwartier uit de pas. Ik heb de

interrupties op vier gelaten. Even een winstwaarschuwing richting de tweede termijn: kunnen we ermee leven dat die naar één minuut gaat, mocht er behoefte aan zijn? Ja? Oké, dan is het woord aan meneer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dat lijkt me uitstekend; er ligt voldoende papier voorhanden. Gisteravond dacht ik bij mezelf: je kunt wel duizend bladzijden lezen, maar het is helder dat er een groot tekort is op dat onderhoudsbudget. Wat mij betreft helder dat die ambtelijke commissie daar niet extra naar gaat kijken. Ik had wel een aanvullende vraag, want ik ben nog bezorgd over de capaciteit bij Rijkswaterstaat; de heer Geurts sprak daar ook over. Zou de Minister daar nog iets over kunnen zeggen? We gaan natuurlijk veel vragen, in alle opzichten, want of er geld bijkomt of niet, er moet gehandeld worden. Is de organisatie daar klaar voor? Wat betekent het voor de organisatie om die opgave aan te kunnen? Want alleen maar uitvoeringsgeld, onderhoudsgeld daar neerzetten is natuurlijk prachtig, maar het moet wel weggezet kunnen worden. Zou de Minister daar nog kort op in kunnen gaan of toe kunnen zeggen dat hierover nog iets naar onze commissie komt?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat is een heel terecht punt. Daarom is bij Rijkswaterstaat ook echt ingezet op de Human Capital Agenda, excuseer voor de Engelse term. We hebben de formatie behoorlijk opgeplust, richting 9.500. Er zijn behoorlijk wat mensen bij gekomen dus er wordt goed naar gekeken. Je kunt wel wat geld hebben, maar er moeten ook mensen zijn voor de maakcapaciteit, zoals ze dat noemen. Die moet er wel gewoon zijn, zowel bij Rijkswaterstaat als bij de markt. Dat is zeker een belangrijk aandachtspunt. De heer Stoffer had ook gevraagd of de onderhoudscontracten voor de bruggen in Nederland nog wel worden aanbesteed, of er geen haperingen zijn op de korte termijn.

De heer **Stoffer** (SGP):

Toch nog even terug. De Minister geeft wel een mooi antwoord, maar daarmee loopt het een beetje weg. Ik zou graag dadelijk – dat hoeft niet nu, maar als er informatie naar ons toe komt, per brief – een paar scenario's willen hebben voor wat er met de organisatie moet gebeuren. Kijk, de markt kan zichzelf uiteindelijk wel organiseren, door opleidingen te verzorgen en te zorgen voor aanwas, maar wij gaan uiteindelijk over hoeveel geld er beschikbaar is voor het hele overheidsapparaat. We hebben gezien dat de uitvoering overal in Nederland piept en kraakt. Ik ben van plan om hier heel lang te blijven als Kamerlid. Ik zou niet graag willen dat we hier over vier, vijf of zes jaar moeten constateren: verroest, we hebben geen aandacht gehad voor die uitvoering. Ik zou graag iets hard terugs willen, maar dat hoeft niet vanmiddag, over wat er met de organisatie moet gebeuren om te zorgen dat dat extra geld dat nodig is, weggezet kan worden. Dat hoeft niet in een dik rapport, maar in een aantal scenario's bij de Human Capital Agenda of hoe dat ook precies heet. Dan hebben we helder hoeveel mensen er nodig zijn, als we er geld bijkrijgen, om te zorgen dat het ook echt uitgevoerd kan worden. Een heel concreet helder antwoord of heldere scenario's. Dat mag best over een tijdje naar ons toe komen, dat hoeft niet vandaag.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik deel het punt van de heer Stoffer zeer. Dat is een belangrijk punt. We sturen een brief voor het volgende MIRT-overleg, dus dan kunnen we dit punt specifiek toelichten; hoe zien we dat voor ons. Dat past ook goed bij de begrotingsbehandeling. Dan kunt u zien hoe het voor de toekomst geborgd is.

Dan wil ik u geruststellen dat Rijkswaterstaat nog steeds contracten sluit. Het beschikbare budget voor beheer en onderhoud is dit jaar groter dan het in de afgelopen jaren ooit is geweest. Rijkswaterstaat moet natuurlijk wel binnen de budgetten blijven die we hebben. Daar zit ook een centrale toets in. Aan de ene kant willen we graag overprogrammeren en aan de andere kant kan het niet te gek worden, want dan krijgen we ruzie met de Minister van Financiën. Rijkswaterstaat probeert dat ook, maar je kunt bij dat overprogrammeren nooit helemaal precies op nul uitkomen. Zeker nu beheer en onderhoud zonder stikstofproblematiek door kan, heb ik aan Rijkswaterstaat aangegeven, en dat geldt ook voor de Staatssecretaris, dat al het geld dat daarvoor beschikbaar is, ook uitgegeven wordt. We willen nu niet meemaken dat er geld op de plank zou blijven liggen. Ik denk dat dat heel belangrijk is.

Mevrouw Van der Plas zei nog dat we financiële tegenvallers moeten proberen te voorkomen. Zij noemde daarbij ook het Zuidasdok. Uiteraard willen we ook graag hele goede ramingen en zo min mogelijk tegenvallers. We zijn ook bezig om dat nog meer te proberen te beheersen. We zijn bezig met nieuwe kaders, formats, richtlijnen, om investeringsbeslissingen gefaseerd te doorlopen. We zijn ook bezig met het actualiseren en aanscherpen van de MIRT-spelregels. Daar komen we op terug bij uw Kamer, dus daar kunt u over meediscussiëren. Het is al genoemd als voorbeeld: de A27 Houten-Hooipolder is zo'n nieuwe vorm van een tweefascontract. Naar aanleiding van het McKinsey-rapport proberen wij om de risico's neer te leggen bij de partij die deze het beste kan beheersen. Maar we moeten nog wel ervaring daarmee opdoen. Er is nog een vraag gesteld door de heer Grinwis en anderen over de areaalgegevens van RWS. Op 18 december heb ik daarover een brief gestuurd. In de bijlage Ontwikkelplan Assetmanagement IenW is aangegeven welke stappen er gezet worden om dat assetmanagement structureel op orde te krijgen. Dat plan wordt gefaseerd uitgevoerd en neemt circa vijf jaar in beslag. Er zijn verschillende tussenstappen uitgewerkt en toegelicht; onder andere dat we het kernproces assetmanagement in lijn met de internationale ISO 55000 gaan inrichten. Dit jaar wordt gestart met het op orde brengen van het systeemlandschap bij RWS. Bij die areaalinformatie zitten allereerst de stormvloedkeringen, de tunnels en de dertig vitale bruggen die we aanpakken. Voor 2022 komt er weer een nieuwe externe validatie van die onderhoudsgegevens, maar ik stel me zo voor dat we u in de aanloop naar het volgende MIRT zullen informeren over die tussenstappen en over wat er is bereikt. Voorzitter, dan ben ik door mijn algemene blokje heen.

De voorzitter:

Dan mag ik het woord geven aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. Het is het eerste MIRT-debat met deze nieuwe Kamer, maar het voelt al helemaal vertrouwd. We hebben elkaar al in heel veel debatten gezien, waaronder gisteren uitgebreid over spoor. Ik merkte in de inbreng dat ik gister gelukkig een heel aantal vragen naar tevredenheid heb kunnen beantwoorden, blijkbaar, zodat ze vandaag niet terugkwamen in dit debat. Maar er blijft nog genoeg over om met elkaar over te spreken.

Het is een bijzondere tijd, en dat geldt ook voor het openbaar vervoer. De Minister heeft terecht de mensen bedankt die ontzettend hard gewerkt hebben aan de wegen en de vaarwegen, en dat wil ik zeker ook voor het openbaar vervoer nogmaals laten horen. Het was een hele bijzondere tijd voor heel veel mensen. We mogen grote dank hebben voor de mensen die in treinen, bussen, trams en metro's zo hard hebben gewerkt, en daarnaast ook voor de mensen van ProRail natuurlijk.

Nu de effecten van COVID-19 afnemen, rijden vervoerders op de meeste plekken weer een robuuste dienstregeling; bij de NS vrijwel volledig. Desondanks is het enorm van belang dat we inzetten op dat mijden en spreiden, zoals de Minister ook aangaf. Laten we echt met elkaar proberen dat momentum vast te houden. Er zijn veel gesprekken met de werkgevers, zoals de Minister al aangaf. In de afgelopen periode hebben we met de openbaarvervoerpunten en met grote partijen die gebruikmaken van het openbaar vervoer op een hele constructieve manier gekeken waar win-win zit; waar worden we eigenlijk allemaal beter van? Ik wil ook mijn dank uitspreken aan de onderwijspunten, die daar in het bijzonder verantwoordelijkheid hebben genomen. Er is ook gevraagd of we dat niet moeten centraliseren. Ik zou zeggen dat er juist door maatwerk in de regio's oplossingen zijn gevonden. Daar is ook duidelijk waar de grootste knelpunten zijn. Je ziet dat in heel veel regio's de onderwijspunten met de regionale vervoerder ook heel nadrukkelijk kijken hoe ze het behapbaar houden in het openbaar vervoer, ook wanneer iedereen straks weer teruggaat naar het onderwijs. Ik merk dat dat heel goed werkt. Ook mijn dank aan al deze partijen die dat doen. Meer thuiswerken gaat ons hopelijk een goede balans brengen tussen aan de ene kant het sociale cement, waar we ook allemaal naar op zoek zijn, want een werkomgeving geeft ook sociale context. Het biedt ook mogelijkheden om werk en privé beter in balans te brengen. Ik hoop dat we dat meenemen als iets positiefs uit deze ongelofelijk moeilijke coronaperiode en dat we met elkaar op zoek gaan naar de juiste balans. Zoals de Minister voor wegen en vaarwegen al aangaf, is het ook voor het spoor de komende jaren ongelofelijk belangrijk om te investeren, zodat de treinen snel en veilig kunnen rijden.

De voorzitter:

Ik moet u even onderbreken, want er is een interruptie van de heer Minhas.

De heer Minhas (VVD):

Dank voor de toelichting op het thuiswerken. Ik wilde een aanvullende vraag stellen. Ik was erg blij dat er hele goede afspraken te maken zijn met de onderwijspunten. Dat onderschrijf ik volledig, maar mijn fractie maakt zich zorgen over de werkgeversafspraken. Wij twijfelen of je dat decentraal aan de regio's moet overlaten. Volgens ons zou het Rijk daarover heldere afspraken moeten maken, of althans een handreiking moeten doen door een centraal kader te schetsen. Ik was blij met wat de Minister zei, dat er aan de formatietafel wordt gedacht, ook bij Financiën, over de consequenties van het spreiden voor het ov. In uw beantwoording hoorde ik daar onvoldoende over terug. Denkt u dat er inderdaad een centraal kader voor moet komen? Ik ben benieuwd of u dat ook onderschrijft.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik kan me alleen maar helemaal aansluiten bij alles wat de Minister daarover heeft gezegd voor de wegenskant. Laat ik ook aangeven dat wat mij betreft dat ook moet gelden voor de mensen die met het ov gaan. We moeten daar integraal naar kijken. Die handreiking, maar ook het verspreiden van best practices, is natuurlijk enorm belangrijk. Als er fiscale aanpassingen zijn, geldt dat voor mobiliteit in de breedte, want je wil niet op die manier gaan sturen op de ene of andere modaliteit. Het doel is spreiden en mijden, dus ik sluit mij helemaal aan bij wat de Minister heeft gezegd en wat mij betreft geldt dat ook voor de ov-kant ervan.

In januari heeft u de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV gekregen, waarin een breed gedragen visie op de ontwikkeling van het openbaar vervoer in Nederland is neergelegd. Dat is een basis voor een toekomstig kabinet en uw Kamer om keuzes en mogelijkheden duidelijk in kaart te

hebben. Natuurlijk blijven we ook gaan voor nieuwe verbindingen en projecten. Een mooi voorbeeld is dat de eerste nachttrein uit Wenen op 28 mei in Amsterdam aankwam; ik heb het gisteren ook kort genoemd. Mijn Oostenrijkse collega stapte daar stralend uit. En ik dacht: als die eerst van Amsterdam naar Wenen had gereden, had ik dat misschien wel kunnen zijn, maar de reis was omgekeerd. Maar het gaf aan dat er een mooie toekomst is voor de internationale trein. We zetten stappen om te komen tot verbetering, onder meer Amsterdam-Berlijn en Eindhoven-Düsseldorf, allemaal belangrijke zaken waarover we voor een deel gisteren al hebben gesproken.

Een aantal van u heeft ook gerefereerd aan stedelijke bereikbaarheid, die ongelofelijk belangrijk is. Daarmee wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de woningbouwopgave in Nederland. In en rond Den Bosch, in en rond Den Haag, bij Binckhorst, Nijmegen, Utrecht, Amsterdam, maken we de komende jaren werk van beter ov in de directe omgeving van stations. Toen ik zowel Minister van Milieu als van Wonen was, kon ik beide portefeuilles nog combineren. In de Woningbouwimpuls die de Minister van BZK beheert, wordt heel nadrukkelijk gekeken naar wat er extra nodig is om het ook aan de vervoerskant mogelijk te maken dat er zoveel woningen binnenstedelijk worden bijgebouwd.

De Merwedekanaalzone in Utrecht is daarvan een heel mooi voorbeeld. We wilden in Utrecht graag binnenstedelijke woningbouw realiseren en dat kon ook, alleen voor de vervoersfaciliteiten was extra geld nodig. Dat kwam logischerwijs niet uit het MIRT, maar er is een bijdrage aan geleverd uit de Woningbouwimpuls, naast de bijdrage uit het MIRT, en daarnaast hebben de provincie en de gemeente een grote bijdrage gedaan. Zo hebben we met elkaar die binnenstedelijke bouw mogelijk gemaakt, niet alleen financieel, maar iedereen die daar een woning heeft, wil er ook graag kunnen komen en weggaan, dus dat is ook in praktische zin geregeld voor de bewoners. Het zo veel mogelijk benutten van het openbaar vervoer en de fiets is daarbij als leidraad gekozen, omdat dat in die binnenstedelijke omgeving de meeste capaciteit geeft voor de ontsluiting die je nodig hebt.

Bij het Mobiliteitsfonds wordt er ook op die manier naar gekeken; niet of we een voorkeur hebben voor modaliteit A of B, maar wat het beste past in die omgeving. Dat zal soms een weg zijn, dat zal soms het ov zijn en dat zal soms de fiets zijn. Die mix zal per locatie verschillen. Dat is de route die de Minister en ik hebben ingezet met het Mobiliteitsfonds.

Er zijn een aantal specifieke vragen, maar misschien kan ik nog even ingaan op de vraag over de evenredige beschikbaarheid van het openbaar vervoer in de regio's. Elke tien minuten een lege bus laten rijden is misschien niet de beste besteding van de schaarse middelen die we hebben. Dat vinden ook de provincies, die natuurlijk verantwoordelijk zijn voor de regionale concessies voor het openbaar vervoer. Zij zijn de concessiehouder, dat ben ik niet. Ik ben de concessiehouder van het hoofdrailnet, maar voor de regionale openbaar-vervoerconcessies, metro, tram, bus, zijn dat meestal de provincies.

Wat we wel doen, is de provincies nadrukkelijk ondersteunen in het vinden van nieuwe concepten, zoals Mobility as a Service. Het is van belang dat er openbaar vervoer beschikbaar is op momenten dat mensen dat nodig hebben. Zo zijn er in de noordelijke regio hele mooie voorbeelden dat mensen met een taxi thuis worden opgehaald en dan naar een plek worden gebracht waar wel regelmatig bussen rijden, zodat je toch voldoende reizigers in de bus hebt om die rendabel te kunnen laten rijden. Met de ontwikkeling van zeven MaaS-pilots proberen we een bijdrage te leveren aan het vinden van dat soort innovatieve concepten, om goed toegankelijk openbaar vervoer ook in de regio's te stimuleren. De heer Grinwis vroeg naar de fiets. Dat is een beetje ons geheime wapen tegen de drukte, dus ik ben blij dat er zo veel aandacht is voor de fiets. Hij vroeg hoeveel geld ik vrijmaak om het Nationaal Toekomstbeeld Fiets uit

te voeren. Net als de toekomstbeelden voor wegen en openbaar vervoer is het Toekomstbeeld Fiets een schets van waar de potentie ligt. Er is niet door alle partijen een budget vrijgemaakt voor die agenda, maar de beweging die de Minister en ik hebben gemaakt, is om te zeggen: laten we niet stoppen met denken omdat we nu een beperkte hoeveelheid geld hebben, maar laten we in kaart brengen waar we denken dat er potentie is. Dan kun je ook een integralere afweging maken.

Zo is dat Toekomstbeeld Fiets ook opgesteld. Onderdeel van deze inventarisatie is de aanleg van ontbrekende schakels in de hoofd fietsroutes. Dat telt op tot ongeveer 1 miljard euro voor de periode tot en met 2025. Het gaat ook om de rolverdeling met de provincies en de gemeenten. Niet elk fietspad is de verantwoordelijkheid van het Rijk, maar samen kunnen we ervoor zorgen dat er veel mogelijk is. De afgelopen periode heeft het Rijk op deze wijze 175 miljoen euro beschikbaar gesteld voor de fiets, zowel voor infrastructuur als voor fietsenstallingen bij stations, waar het Rijk natuurlijk nadrukkelijk een rol heeft. Samen met cofinanciering van de regio's hebben we bijna een half miljard aan investeringen mogelijk gemaakt. Het is aan een nieuw kabinet om te kijken of het in de komende periode weer wil bijdragen aan de fiets en, zo ja, met hoeveel.

Daarnaast hebben we in het kader van het MIRT gezegd: aangezien we nu niet meer aparte potjes hebben voor wegen, spoor en vaarwegen, gaan we per locatie kijken wat er nodig is. Dan kan de fiets worden meegenomen in grotere mobiliteitsprojecten, als onderdeel van de totale oplossing. Dan heb je het niet over een apart potje fiets, maar over het meenemen van de fiets in het vinden van de oplossing voor die grote projecten. Voor kleine projecten zal het wat anders liggen. Daar blijft een vraag liggen, en zoals ik net aangaf heeft dit kabinet daar met de regio's zo'n 500 miljoen in kunnen investeren.

Mevrouw Van der Plas vroeg naar het fonds voor investeringen in fietspaden. Het huidige demissionaire kabinet laat de keuzes met betrekking tot het EU-Herstelfonds aan het volgende kabinet. Er is opdracht gegeven voor een ambtelijke verkenning naar de mogelijke inhoud van een Nederlands herstelplan en die loopt.

Dan de vraag van mevrouw Van Esch over nachttreinen. Ik zag mevrouw van Esch net al opveren toen ik het had over de nachttrein naar Berlijn. Dat is inderdaad een efficiënte en comfortabele manier van reizen. 's Nachts tellen die uren natuurlijk ook heel anders. De trein naar Wenen rijdt dus sinds kort. Er zijn meerdere nieuwe initiatieven, ook in Europa. Met de marktverkenning naar internationale verbindingen hoop ik ook een beter beeld te krijgen van wat we kunnen verwachten aan initiatieven. Richting het zuiden ligt er een goed hsl-netwerk, waardoor bestemmingen tot 1.200 km met de dagtreinen al goed bereikbaar zijn, denk bijvoorbeeld aan Lyon. Ik heb zelf ook een aantal keren de trein genomen in die richting. Vanaf Parijs gaat het echt heel hard. Volgens een eerdere studie van het KiM hebben bestemmingen buiten 1.200 km, bijvoorbeeld in Spanje en Portugal, minder potentieel voor nachttreinen. IenW legt al contact met Frankrijk om onder andere te kijken of we kunnen aanhaken op hun plannen voor een herstart van het nachttreinen-netwerk, dus we leggen ook daar de link met andere landen. Er zijn ook initiatieven die in de markt ontstaan. Ik heb recent gesproken met een paar initiatiefnemers die in Nederland al aan de gang zijn, zoals ik gister ook heb toegelicht. Dan de TEN-T-verbinding Hamburg-Scandinavië. De herziening van de TEN-T-verordening vindt momenteel plaats. De Minister hadden vandaag een interne voorbereidings sessie, dus we zijn daar volop mee aan de slag. Bij die herziening vindt voortdurend afstemming plaats tussen de Commissie en de lidstaten. Amsterdam-Groningen-Hamburg via bestaand spoor maakt reeds deel uit van het uitgebreide netwerk, waardoor ze al in aanmerking komen voor subsidie.

Dan nog een korte toelichting op de vraag van mevrouw Van der Plas over ov-verbindingen buiten de Randstad, en dan wat meer de spookkant. Dat is heel belangrijk. Nederland is gewoon te klein voor een periferie, om het maar even simpel te zeggen. We hebben bij het MIRT veel overleg met de regio's over waar investeren. De spooraanpassing tussen Zwolle en Herfte is zo'n voorbeeld, en heel belangrijk voor het noorden en oosten van het land. De Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV geeft ook heel veel inzicht in waar er belangrijke projecten zouden zijn. Maar goed, het is aan een volgend kabinet om weer te kijken hoeveel geld we beschikbaar stellen. Dat zal bepalend zijn voor in welk tempo welke delen van de ontwikkelagenda kunnen worden uitgevoerd.

We hebben inderdaad eerder gesproken over vervoersarmoede, in het AO Ov en taxi van 19 mei. Het PBL en het CBS publiceren dit najaar een onderzoek over vervoersarmoede en daarin komt dit terug, dus u ontvangt eind dit jaar een reactie op dat onderzoek.

Dan de kleine stations. Als onderdeel van de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV hebben we ook kansen voor knooppunten in kaart gebracht, soms als een apart project, maar eigenlijk is het ook heel vaak een deel van een regionaal vervoersvraagstuk. Dan wordt het regionale belang van het openen van een station ook afgewogen tegen het belang van snelle verbindingen. Een sneltrein die op elke tussengelegen straat stopt is geen sneltrein meer. Het blijft altijd een kwestie van hoe je de capaciteit op het spoor verdeelt tussen snelle treinen en treinen die regio's bedienen en daarmee veel reizigers ophalen. Het is allebei van belang, dus het gaat om het vinden van de juiste mix. Een klein basisstation kost ongeveer 7,1 miljoen. Er is nu een klein beetje geld beschikbaar in het potje voor kleine stations. Ook dit is weer aan een volgend kabinet, om te kijken of ze daarvoor een apart budget beschikbaar willen maken.

Voorzitter, dat waren wat mij betreft de algemene vragen.

De voorzitter:

Dank u wel, Staatssecretaris. Dan ga ik nu over naar de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan heb ik als eerste blokje de goederencorridors.

De voorzitter:

Er is nog een vraag van de heer De Groot.

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik had even de algemene beantwoording afgewacht, om te kijken of de Staatssecretaris misschien nog zou terugkomen op mijn vraag over de algemene afname van het budget voor infrastructuur. We hebben afgelopen maandag een hele mooie briefing gehad van de medewerkers van IenW, waarin duidelijk werd dat het aandeel infrastructuurbudget afneemt ten opzichte van de rijksuitgaven of het bbp. Ik had daarover een vraag gesteld, met name over het aanlegbudget. Is het een kwestie van dat budgetten opraken, besteed zijn of misschien al vastliggen? Het lijkt erop dat het zelfs tot een kwart minder wordt richting 2030. Is het een kwestie dat er geld bij moet om dat op te lossen? Of zijn er nog andere ideeën over hoe we daarmee om zouden kunnen gaan voor de komende jaren?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De hele grote lijn is wel dat er geld bij moet. Voor beheer en onderhoud hebben we dat net uitputtend besproken, denk ik. Bij nieuwe aanleg hebben we maar 75% van al die mooie projecten begroot. Als je ze op termijn allemaal wil uitvoeren, moet je die ontbrekende 25% ook zien te vinden. En daarnaast geldt dat het in de loop van de tijd niet goedkoper wordt, om zo te zeggen. Nu speelt er in de markt bijvoorbeeld weer

schaarste aan materialen; hout dat ontzettend duur is enzovoort. Er komen dus ook voortdurend weer nieuwe uitdagingen bij. Is er dan helemaal niks aan te doen? Ook niet. We zijn volop bezig om de kostenbeheersing op orde te krijgen. Er zijn ook technieken in de sfeer van smart maintenance. We proberen bij inspecties meer gebruik te maken van drones en van sensoren, waardoor je dat niet fysiek met mensen hoeft te gaan bekijken. We hopen dat dat ook tot vermindering van kosten zal leiden, dus het is niet zo dat we het maar eindeloos laten groeien. We proberen echt alles om er zo veel mogelijk grip op te krijgen, tot en met smart contracts. We gebruiken ook nieuwe technieken zoals digital twins van projecten, zodat je er strakker bovenop zit. Vooral van het gebruik van sensoren verwachten we dat je daardoor precies op het juiste moment tot vervanging kunt overgaan in plaats van dat je het moet doen met fysieke inspecties die maar één keer in de zoveel jaar plaatsvinden. Er zijn dus nog wel ontwikkelingen waarvan we hopen dat ze tot kostenbesparing gaan leiden.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Een korte aanvulling. Dat proberen we op het spoor natuurlijk ook. Er wordt door ProRail echt ingezet op de innovatieagenda. Als de regel zou zijn dat je 75% van een project reserveert, krijg je uiteindelijk wel 100% van de rekening, dus dat moet wel worden opgebracht. Dat maakt dat wanneer de kosten oplopen, met name in het onderhoud, er minder geld overblijft voor nieuwe aanlegprojecten.

Ik wil ook nog een keer benadrukken wat de Minister heeft gezegd over de nieuwe uitdagingen die we nu moeten meenemen, om niet penny wise, pound foolish te zijn. Infrastructuur nu niet klimaatbestendig aanleggen is gewoon een probleem creëren voor de toekomst, dus dat is niet nice to do maar need to do. Hetzelfde geldt voor de rol die wij hebben als opdrachtgever voor de hele bouwsector, als je het hebt over circulariteit. We kunnen wel zeggen dat we het nu even niet doen, maar wij zijn een belangrijke aandeelhouder. Als de bouwsector om moet gaan, moet er wel een opdrachtgever zijn die daartoe opdracht geeft. Anders kunnen die bedrijven daar niet in investeren.

We hebben het gister heel uitgebreid gehad over veiligheid op het spoor, en dat geldt ook voor de wegen. We willen daar terecht stappen maken. Dat vraagt ook echt geld. Dat is niet nice to do, dat hoort gewoon bij het werk dat we met elkaar doen. Dat maakt wel dat de kosten anders zijn dan wanneer je zou zeggen: dat doen we allemaal niet. Dat willen we volgens mij ook niet, als ik alle debatten in de Kamer even terughaal.

De voorzitter:

Het woord is weer aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan wilde ik even starten met de goederencorridors en dan blijf ik bij de heer De Groot. Hij heeft een vraag gesteld over Duitsland en de verbreding van de A1. Hij vroeg of de Minister een capaciteitsstudie voor de A28 en de A37 in de planning heeft. Ik ben heel blij dat Duitsland bezig is met die nieuwe verbinding, die uiteindelijk ook aansluit op de A37, een belangrijke corridor voor Nederland. Deze wordt gefaseerd aangelegd en is nog lang niet gereed. Op deze route worden ook bestaande knelpunten op de A28, zoals knooppunt Hoevelaken, hier al vaak genoemd, en knooppunt Hoogeveen ook aangepakt. De capaciteit op de overige weggedelen is nu nog voldoende. Er is op dit moment nog geen aanleiding om daar iets te doen, maar we houden wel de vinger aan de pols, want het is een belangrijke corridor, dus dat moeten we echt in de gaten houden.

De heer Geurts begon over de flessenhalzen. In de periodieke analyse van de NMCA, die in het vervolg de IMMA zal worden, wordt aangegeven wat

de belangrijkste knelpunten zijn op een netwerk. Dat is een van de belangrijkste instrumenten op basis waarvan we kiezen welk traject er wordt aangepakt. Een van de criteria voor besluitvorming in die verkenning is: wat betekent dit voor aansluitende trajecten en het bredere netwerk? U stelt heel terecht de vraag wat je ermee opschiet als je met een paar flessenhalzen blijft zitten. We testen dat dus. In sommige gevallen kan dat tot de conclusie leiden dat een verbreding meer negatieve gevolgen heeft dan positieve. Dan pakken we zo'n traject niet aan. Ik noem als voorbeeld de A67, Leenderheide-Zaarderheiken. Daar bleek dat een verbreding verder dan Geldrop meer negatieve dan positieve effecten op het netwerk had, omdat dan de congestie op de Randweg Eindhoven zou toenemen. Als zo'n verbreding niet leidt tot een verbetering van het totale netwerk, maar elders juist problemen veroorzaakt, doen we het dus niet en dit was een concreet voorbeeld. Dat was het wat mij betreft over de goederencorridors en daar had de Staatssecretaris niets over.

Dan wil ik verdergaan met de regio Zuid. Er was een vraag van de heer Geurts over het aquaduct bij Oirschot. Bij de afronding van de verkenning in 2015 is besluitvorming over het niet verder onderzoeken van het aquaduct tot stand gekomen in samenwerking met alle betrokken overheden, waaronder dus ook de gemeente Oirschot. In mijn reactie op uw Kamervragen kunt u ook lezen dat ook met de nieuwe informatie uit de onderzoeken van de gemeente Oirschot een aquaduct nog steeds veel duurder blijkt te zijn dan een viaduct. Er zijn verder geen nieuwe feiten op tafel gekomen die mij aanleiding geven om tot een heroverweging van het eerdere besluit te komen en daarover het gesprek met de regionale bestuurders aan te gaan. Ik heb de gemeente dat laten weten in de brief van 10 juni jongstleden. Ik heb daarin ook aangeboden dat Rijkswaterstaat altijd bereid is om nadere toelichting te geven op de cijfers uit al die ramingen, als de gemeente Oirschot daar nog behoefte aan mocht hebben.

Dat was het wat mij betreft over Zuid, voorzitter.

De voorzitter:

Dan is het woord weer aan de Staatssecretaris, maar niet dan nadat de heer Geurts hierover nog een vraag heeft gesteld.

De heer Geurts (CDA):

Toch even over Oirschot. In de Staten van Brabant is een motie aangenomen waarin gevraagd wordt om een onderzoek te starten naar de cofinanciering van de meerkosten van een verdiepte ligging van het aquaduct bij Oirschot. Hoe gaat de Minister daarmee om? De provincie zal dan toch ook bij het ministerie aankloppen met de vraag of men dit samen kan oppakken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb aangegeven dat ik geen aanleiding zie om tot een andere keuze te komen, maar ook dat wij natuurlijk altijd bereid zijn om nader inzicht in of een toelichting op de ramingen te geven zoals wij ze kennen. Net als bij andere zaken die bovenwettelijk zijn, ontstaat er een nieuwe situatie als de gemeente en de provincie samen zouden zeggen dat zij die meerkosten voor hun rekening nemen, maar anders zie ik geen aanleiding om het besluit te heroverwegen. Altijd bereid tot nadere toelichting maar omdat het nog steeds gewoon duurder is, zien wij geen aanleiding om het besluit te wijzigen.

De heer Geurts (CDA):

Ik vind dat wel teleurstellend, dus daar ga ik eens even over nadenken, zeker omdat ik net ook zag dat die motie is ingediend door het CDA samen met D66 en de Partij voor de Dieren. Dat is toch een mooie coalitie. Ik vind

dat de Minister alleen daarom al wat meer meegaand moet zijn om die motie tot een goed einde te brengen. Ik hoop echt dat de Minister er iets meer dan wat er net gezegd is voor openstaat om het gesprek met de provincie op dit punt aan te gaan.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan vraag ik toch ook van de heer Geurts wel wat begrip voor de demissionaire status. Het past de Staatssecretaris en mij op dit moment niet om nieuwe financiële verplichtingen aan te gaan. Vandaar dat ik aangeef dat ik altijd bereid ben tot een gesprek over de techniek en de onderbouwing enzovoort, maar u kunt niet van mij verwachten dat ik een nieuw financieel commitment aanga, want dan kan ik een heleboel regio's op de koffie krijgen. Daar zullen we toch echt eerst de formatie voor moeten afwachten.

De voorzitter:

Dan is er ook nog een vraag van de heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Geen interruptie, maar Zeeuws-Vlaanderen is toch ook in het zuiden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat zit bij ons altijd in Zuidwest. Daar kom ik echt nog op. De Westerscheldetunnel ga ik niet vergeten.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Er waren vragen of opmerkingen van de heer Grinwis en de heer Alkaya over het belang van Eindhoven. Dat hebben we gisteren uitgebreid met elkaar besproken. Het is misschien goed om nog een keer te herhalen dat bij het BO MIRT, in het najaar van 2020, maar dat was voordat u hier als Kamerlid zat, is afgesproken om 65 miljoen extra te investeren om het emplacement Eindhoven CS toekomstvast te ontwikkelen. Er is dus al wat budget beschikbaar om bij Eindhoven te werken. Dat lijkt mij nuttig. Mevrouw Bouchallikht had een vraag over de woningbouwlocaties. Ik heb daar in algemene zin al iets over gezegd. Het MIRT-onderzoek naar verstedelijking en bereikbaarheid 2030/2040 is afgerond als het gaat om Eindhoven. Verschillende perspectieven zijn in beeld gebracht. De eerste stap is verdichting in de stadscentra van Eindhoven en Helmond. In datzelfde BO MIRT 2020 is afgesproken om over te gaan tot uitwerking van tal van aspecten: het spoor, het regionaal HOV-systeem en de samenhang. Er loopt op dit moment een ruimtelijke inpassingsstudie naar het stationsgebied. Zodra we de resultaten daarvan hebben besproken we die weer in de MIRT-overleggen en dan informeer ik uw Kamer daar ook weer over.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Laat ik eens naar de regio Zuidwest gaan en laat ik eens beginnen met de Westerscheldetunnel, want daar wordt met smart op gewacht. Door de heer De Hoop en de heer Alkaya, maar eigenlijk door u allemaal, is gevraagd of de Westerscheldetunnel tolvrij gemaakt zou moeten worden. Dankzij die Westerscheldetunnel is het mogelijk om noodzakelijke voorzieningen aan de andere kant van de Westerschelde te bereiken. De komst van die tunnel was natuurlijk ontzettend belangrijk als verbetering van de bereikbaarheid ten opzichte van de vroegere situatie met de veren. Ik kan eerlijk gezegd alleen maar zeggen dat de vraag of er sprake is en blijft van tolheffing bij die tunnel aan een volgend kabinet is, want u weet ook dat er een behoorlijk prijskaartje aan hangt. De motie die oproept om onderzoek te laten doen en alles in kaart te brengen, heb ik uitgevoerd, dus die gegevens zijn bekend.

Er is ook nog gevraagd, door de heren Grinwis en Stoffer, of bijvoorbeeld inkomsten van betalen naar gebruik als dekking zouden kunnen dienen. Ook daarvan kan ik zeggen dat er allerlei varianten zijn voor betalen naar gebruik. Ik heb geen idee waar een volgend kabinet voor gaat kiezen, hoeveel inkomsten dat eventueel gaat opleveren en of dat dan überhaupt besteed kan worden aan infrastructuur. Laten we niet vergeten dat maar een fractie van alles wat nu in het autodomein wordt opgebracht, terugkomt voor infrastructuur. Het meeste gaat gewoon naar de algemene middelen. Ook daar zal een volgend kabinet keuzes in moeten maken. Daar kan ik verder geen zinnig woord over zeggen.

De heer **Alkaya** zei: laten we bijvoorbeeld de A27 bij Amelisseweerd niet doen en dat geld eraan besteden. Ik zie dat partijen daarover verschillende opvattingen hebben. Ik kan niet anders dan daarvan kennisnemen, want a het is controversieel en b dat is echt iets wat in de formatie aan de orde moet komen.

De heer **Alkaya** (SP):

Ik snap dat, maar we krijgen een begroting; die komt eraan, daar wordt over gesproken. Is het mogelijk dat dit als optie wordt meegenomen in de voorbereiding van die begroting? Als wij als Kamer de dekking aanleveren, als wij ook nog eens aangeven dat wij hiervan af willen, dan is het een beetje zonde als we een jaar vertraging zouden oplopen omdat het aan de formatietafel zo traag gaat. Is de Minister bereid om dit als optie mee te nemen bij de begrotingsvoorbereiding, of om voorbereidend onderzoek te doen? Dan leveren wij de dekking.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nee, daar heb ik geen mandaat voor. Ik heb de opdracht van de Kamer om alles te laten uitzoeken ingewisseld, dus die informatie is bekend. Dan is het inderdaad aan uw Kamer zelf om er, al dan niet vooruitlopend op een formatie, bij een begroting of gaandeweg een dekking voor te vinden, maar ik heb er geen mandaat voor om dat te gaan doen, dus ik heb mijn deel nu gedaan.

De heer **Alkaya** (SP):

Als het enige probleem de dekking is, zoals gezegd, dan gaat de Kamer daarover. Dan ga ik daar een voorstel voor doen, zo simpel is het. Als er meer belemmeringen zijn, dan hoor ik dat nu graag. Als geld het probleem is, ga ik straks vragen om de mogelijkheid om daar een voorstel voor te doen, zo simpel is dat dan.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Volgens mij heb ik alle verschillende scenario's, zoals in welk jaar je ermee zou stoppen, allemaal in kaart gebracht in dat onderzoek. Het staat uw Kamer natuurlijk altijd vrij daar keuzes in te maken en daar een dekking bij te zoeken waar een Kamermeerderheid het mee eens zou kunnen zijn, maar ik heb in ieder geval geen mandaat om verder iets te doen dan wat ik nu gedaan heb.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan kom ik bij de vraag van de heer Geurts over de brug over de Gouwe, bij de N207, of we een studie kunnen doen naar een aquaduct als oplossing voor het oversteken. Nee, dat kunnen we niet doen, want daar is op dit moment geen sprake van een NMCA-knelpunt. Het is overigens ook een provinciale weg waarvoor de provincie Zuid-Holland verantwoordelijk is.

De heer Grinwis heeft nog vragen gesteld over de stand van zaken met betrekking tot de verkeersveiligheid op de N57 en N59. De planuitwerking daarvoor is afgerond. Het doel is het vergroten van de verkeersveiligheid, om het heel precies te maken: het driesterrenverkeersveiligheidsniveau van EuroRAP. De eerste delen zijn inmiddels opgeleverd. Oplevering van de overige delen is voorzien voor 2022. Daarnaast heb ik in het AO Verkeersveiligheid aangegeven dat deze wegen worden meegenomen in een inventarisatie van Rijkswaterstaat over kosteneffectieve middenrijbaanscheiding, op basis van een motie van de heer Stoffer, zeg ik er nog maar even bij.

Dat was mijn blokje Zuidwest, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Voorzitter. Er was een vraag van de heer Geurts over de lightrail Rotterdam-Zoetermeer. Zoals afgesproken in het BO MIRT Zuidwest-Nederland is het programma MoVe gestart met het opstellen van een samenhangend langetermijnontwikkelperspectief voor regionale HOV-verbindingen, waaronder de verbinding Zoetermeer-Rotterdam. Die lightrail wordt daarin meegenomen. Hierbij zullen ook de verstedelijkingsstrategie Zuid-Holland die de provincie nu aan het maken is, en het Toekomstbeeld OV in samenhang worden betrokken. Ons doel is om de conclusies van die studie bij het BO MIRT 2021, dus dit najaar, met elkaar te bespreken.

Hoe staat het met Gent-Terneuzen? Ik heb met de regio en België in februari een intentieverklaring ondertekend voor de verbetering van de spoorverbinding Gent-Terneuzen. Hierin heb ik afspraken gemaakt over de uit te werken oplossingsrichtingen en een adaptieve strategie. Dat gebeurt in samenhang met het compensatiepakket Zeeland. Nu wordt een plan van aanpak voor de governance in de grensoverschrijdende vervolgstudie uitgewerkt. Ook hierover krijgt u meer informatie bij de najaarsbrief MIRT. Dan de vraag wat er nodig is om viersporigheid te realiseren. Naar aanleiding van het advies van het Groeifonds wordt met de regio een nieuwe MKBA opgesteld om de reservering van een miljard voor de Oude Lijn begin volgend jaar veilig te stellen. Daarnaast ligt er nog een flink bekostigingsvraagstuk. Afhankelijk van de gekozen variant moet er nog dekking worden gevonden voor ten minste een miljard. Wat is er dus nodig? Aan de ene kant verdere uitwerking en aan de andere kant verdere geldstromen.

De voorzitter:

De Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de regio Noordwest en dan begin ik met de Ring Utrecht. Deze is van groot belang, zowel voor doorgaand als voor bestemmingsverkeer. Utrecht is de draaischijf van Nederland. Op de A27 en de A12 passeren op een gemiddelde doordeweekse dag ongeveer 220.000 voertuigen. Verkeer vanuit diverse richtingen neemt ook op langere termijn toe, dat zult u binnenkort ook weer kunnen zien als u die IMMA gaat ontvangen. Daardoor ontstaan weer files en onveilige situaties. Het project is daarom naar mijn mening van groot belang voor de doorstroming van het verkeer op de A12 en de A27 en ook voor de verkeersveiligheid.

Daarnaast zorgt het project er ook voor dat er minder verkeer op de stedelijke wegen zal gaan rijden, wat positief is voor de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. Voor de A27-A12 Ring Utrecht is het tracébesluit

vastgesteld. Dat ligt nu ter beoordeling bij de Raad van State. Het moge duidelijk zijn dat ik niet van plan ben om met de A27 te stoppen. Dan nog een aantal vragen over varianten. In het proces is er op dit moment geen ruimte voor het toevoegen van een andere variant. In het verleden zijn voor de A27 bij Amelisweerd diverse alternatieven onderzocht en die zijn allemaal met de Kamer gedeeld. 80 km/u in de bak draagt niet bij aan de projectdoelstelling ten aanzien van de doorstroming en daarnaast zorgt 80 km/u op de ring ook voor extra verdringingseffecten van verkeer naar het onderliggende wegennet. Het is misschien handig om alles wat betrekking heeft op dit punt te beantwoorden, want dan kan ik de vragen bijeenpakken. Er is ook nog steeds evenveel ruimtebeslag nodig, want de bak moet nog steeds verbreed worden om de verkeersstromen veilig te kunnen ontweven. Doordat de tunnelvariant een nieuw tracé betreft en tunnels heel erg duur zijn – dat weet u ook uit ervaring – is de verwachting dat ondertunneling veel duurder zal zijn dan het bestaande ontwerp. Dan over de gezondheid. De gezondheidsaspecten zijn ook onderzocht. Effecten van het project op de luchtkwaliteit zijn per saldo beperkt. Het project is opgenomen in het NSL en in het fiat voor het NSL is ook geregeld dat aan alle grenswaarden voor luchtkwaliteit wordt voldaan. Enerzijds neemt de uitstoot van verkeer langs de snelweg toe. Anderzijds neemt ook de doorstroming toe, wat leidt tot een afname van uitstoot van vervuilende stoffen. En het verkeer over het onderliggend wegennet in de stad neemt af en dat heeft weer een positief effect op de luchtkwaliteit. Door het gebruik van stiller asfalt en nieuwe, hogere of langere geluidschermen is er op veel plekken langs het tracé een afname van geluid, tot soms wel 10 dB. Dat heeft ook weer een positief effect op de gezondheid. De verkeersveiligheid neemt toe met de realisatie van het project, door een verkeersveiliger ontwerp, het ontweven van verkeersstromen en minder verkeer op het onderliggend wegennet. Dat leidt tot minder ongevallen met letselschade en dat is positief voor de gezondheid. Overigens komt er ook een hele brede strook, juist om een betere verbinding van de stad met Amelisweerd te maken. Natuurlijk worden er bomen gekapt. Dat zou ik ook liever niet hebben. Maar we moeten het wel in perspectief zien. Het gaat over 0,5% van het totale landgoed Amelisweerd. Het is een strook van 15 meter waar we het over hebben. Hoe vervelend ik het ook vind – en ik snap echt de emoties van de mensen – we moeten het ook wel in proportie zien.

De voorzitter:

Er zijn vier interrupties, van mevrouw Hagen, mevrouw Van Esch, de heer Alkaya en mevrouw Bouchallikh.

Mevrouw Hagen (D66):

Om het even goed te begrijpen: er is een tracébesluit genomen en de Minister is in ieder geval voornemens om dit uit te voeren. Tegelijkertijd zegt u ook dat het op de formatietafel ligt en dus on hold is. Welke van de twee is het dan? Kunnen we verwachten dat u het doorzet, ondanks dat u demissionair bent, of betekent dit eigenlijk dat het niet wordt uitgevoerd zolang u demissionair bent?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het ligt bij de Raad van State en dat wachten we af. Voor de rest gebeurt er op dit moment helemaal niets, dus er ligt ook niks op de formatietafel wat mij betreft. Het is natuurlijk het brede beleid hoe je straks omgaat met je infrastructuur. Dat lijkt me iets wat aan de formatietafel moet worden besproken.

De voorzitter:

Dan is het woord aan mevrouw Van Esch.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Hartelijk dank voor de beantwoording op dit punt. Het is in principe controversieel verklaard, dus u had ook kunnen zeggen dat u geen antwoord geeft op de vragen. Ik vind het fijn dat u dat inhoudelijk heeft gedaan. Volgens mij weten we dat we het inhoudelijk in alle opzichten compleet oneens zijn. Dat is opnieuw het geval bij het pleidooi dat ik net hoorde. We gaan elkaar hier ook niet in vinden. Ik vind het wel opvallend dat volgens de cijfers 60% van het verkeer op de Ring Utrecht lokaal verkeer is. Als we die mensen op een andere manier, op andere tijden laten rijden, of met andere vervoerstromen, met elektrische fietsen of met het ov laten gaan, dan is er een oplossing die niet 1,5 miljard kost. U zegt dat het heel hard nodig is, maar ik zeg: 60% is lokaal vervoer en daar kunnen we echt kansen hebben om wat te bereiken en die mis ik in het pleidooi.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Over één ding ben het helemaal eens met mevrouw Van Esch, en dat is dat wij het oneens zijn en dat dat ook vandaag niet verandert. Ik denk dat het geen zin heeft om hier alle verkeerskundige onderzoeken nog een keer te gaan bespreken. Wat mij betreft hebben de experts klip-en-klaar aangetoond dat dit project heel hard nodig is. Alle nieuwe onderzoeken laten ook zien dat dat ook in de toekomst zo blijft. Laten we het daar voor nu maar bij laten, want u zegt terecht dat we er op dit moment verder toch niks mee kunnen.

De heer **Alkaya** (SP):

De Minister zei in haar algemene introductie dat je niet iedereen tevreden kan stellen. Toch vraag ik me af of het weleens eerder is voorgekomen dat er over een infrastructureel project 130.000 handtekeningen zijn opgehaald. Heeft het de Minister zich achter de oren doen krabben dat blijkbaar zo veel mensen hier fel tegenstander van zijn? Ook voor de toekomst denk ik dat het goed is om te weten of participatie en de mening van mensen wel echt belangrijk zijn of dat die overruled kunnen worden door de volgens de Minister grotere belangen die zij hier aanhaalt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Uiteraard ben ik het met de heer Alkaya eens dat participatie zeer belangrijk is en dat je dat ook heel serieus moet doen. Dat is ook gebeurd, ook in dit verband, maar uiteindelijk moet je toch nuchtere afwegingen maken. Ik kan best aangeven dat ik heel veel reacties krijg, ook persoonlijk, van mensen die mij heel duidelijk laten weten dat ze hier niet blij mee zijn. Maar ja, toch maak ik als Minister gewoon de afweging op basis van de gegevens van de experts. Dan kan ik niet anders dan concluderen dat dit project heel hard nodig is.

De heer **Alkaya** (SP):

Tot slot, voorzitter. Daarna heb ik geen vragen meer. Ik vind het jammer om te horen dat er niet nog een keer naar wordt gekeken. Er komen 130.000 handtekeningen binnen. Ook de Minister wordt persoonlijk hierover benaderd, net als wij als Kamerleden. Op een gegeven moment zou dat toch tot een dusdanige massa moeten leiden dat het aanleiding is om er nog een keer naar te kijken, omdat dit niet zo vaak voorkomt. Als we elke dag 130.000 handtekeningen overhandigd zouden krijgen, zou ik er anders over denken. Ik roep de Minister nogmaals op om die geluiden serieus te nemen, want echt veel mensen zijn hier fel tegenstander van. Misschien moeten we er dan nog een keer over nadenken.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat is ook meerdere malen gebeurd. Dit traject heeft natuurlijk al een hele lange voorgeschiedenis. Ook de SUUNTA-variant, waarvoor de bewoners

aandacht hebben gevraagd, is heel serieus bekeken. Ook die reactie heb ik met uw Kamer gedeeld. Alle mogelijke varianten die zijn aangedragen zijn serieus beoordeeld, maar ik kan de mensen helaas niet het antwoord geven dat zij willen horen.

De voorzitter:

Dank u wel. Er zijn vragen van mevrouw Bouchallikh en van mevrouw Van Esch. Mevrouw Van Esch, u heeft nog één interruptie.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Ik merk op dat ik het bijzonder vind dat u zegt dat u gewoon de experts volgt. Er zijn ook voldoende onderzoeken en experts die iets anders aangeven. Ik vind het in deze discussie dus wel fijn als er wordt aangegeven dat u een specifieke groep experts volgt, met specifieke onderzoeken en rapporten. Er zijn ook voldoende experts, wetenschappers en artsen die aangeven dat dit juist slecht zal zijn voor de luchtkwaliteit. Ook al bent u het niet met ze eens, dit zijn ook gewoon experts en zij beweren iets anders. Het is dus niet zo dat alle experts het eens zijn met de visie dat we deze verbreding van de A27 nodig hebben. Dat wil ik nog even hebben opgemerkt. Dan zijn bij dezen mijn interrupties op.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ook dat kom je natuurlijk op allerlei terreinen tegen: dat ook experts van mening kunnen verschillen. Het enige wat ik aangeef is dat we dit project op exact dezelfde manier beoordelen, met dezelfde modellen en dezelfde verkeersanalyses, als alle andere projecten. Anders ga je een glijdende schaal op. We zullen het natuurlijk ook bij de Raad van State goed moeten motiveren. Die verantwoordelijkheid voelen we en dat wordt ook zeker zorgvuldig gedaan.

De voorzitter:

Dan mevrouw Bouchallikh en daarna de heer Madlener.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Ik sluit me aan bij wat door onder anderen de collega's Van Esch en Alkaya is gezegd. Ik sla een beetje aan op de woorden van de Minister dat we niet te veel moeten handelen vanuit emotie. Volgens mij is er ontzettend veel onderzoek dat bevestigt dat de wegverbredingen niet per se leiden tot minder verkeer. We hebben zojuist ook geconstateerd – de heer De Groot noemde het al – dat onze budgetten beperkt zijn. Waarom blijven we investeren in verbreding van snelwegen, terwijl dat niet een probleem oplost? Waarom kijken we niet naar alternatieven die wel de mobiliteit vergroten, maar niet altijd met asfalt te maken hebben? Mijn vraag is dus welke afwegingen worden meegenomen in de modellen die ooit zijn gebruikt en misschien ooit bruikbaar werden geacht. Nu hebben we het welvaartsaspect, dat we vandaag ook hebben besproken. Is de Minister bereid om er nog een keer naar te kijken en daarin een nieuwe afweging te maken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik op hetzelfde terrein dat ik ook heb geschetst aan uw collega Hagen. We hebben gebruikgemaakt van de meest recente modellen. Dat wordt heel zorgvuldig gedaan, dus ik zie geen aanleiding om dat opnieuw te doen. U zegt dat er alleen wordt gekeken naar wegverbredingen en naar meer asfalt, terwijl er misschien andere oplossingen zijn. Ik heb de heer Geurts net nog het voorbeeld gegeven van de A27 bij Leenderheide/Zuiderheide, waarbij is gebleken dat het niet tot verbetering, maar tot nieuwe problemen zou leiden als de verbinding verder wordt doorgetrokken dan Geldrop. Als dat eruit komt, dan doen we het ook niet. In dit geval is dat echt niet aan de hand. Het is hier gewoon echt nodig.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik zit groen van jaloezie te luisteren. Als inwoner van de regio Voorne-Putten, ten zuiden van Rotterdam, ben ik stinkend jaloez op zo'n prachtig project dat de regio Utrecht fantastisch ontsluit en zo veel problemen oplost met het verkeer dat door de stad gaat. De Minister noemde het rijtje net op. Ik dacht: hoe kan het nou dat die linkse partijen daar zo tegen zijn? Utrecht stemt over het algemeen vrij links, dus ik snap het niet helemaal. Ik heb nog geen antwoord gekregen op mijn vraag hoe we de ontsluitingsproblemen rond Rotterdam en Spijkenisse en de woningbouwopgave gaan oplossen. Er is een grote roep om de A4 Zuid en om het aanleggen van twee keer twee banen bij de N57. Mocht dit project nu toch sneuvelen door al die linkse stemmen, dan wil ik maar aangeven dat de regio Rotterdam snakt naar dit soort mooie projecten. We zouden dit project dolgraag in onze regio zien. Als die linkse stemmen inderdaad ... Ja, wij willen het graag hebben, zeg ik tegen de Minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het is natuurlijk wel tekenend dat je toch hele verschillende geluiden in de Kamer hoort. Nogmaals, een meerderheid van de Kamer heeft mij juist bezworen om de MIRT-projecten zo voortvarend mogelijk uit te voeren. Daar ben ik mee bezig, dus dat ga ik ook doen. In de regio Rotterdam is de A24/Blankenburgverbinding overigens ook wel een heel mooi groot project. Ik kan iedereen aanraden om daar een keer op werkbezoek te gaan. Je weet niet wat je ziet, echt.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, voorzitter, ik ga verder. De heer Stoffer heeft gevraagd naar de vertraging in het proces van de aanbesteding van het knooppunt Hoevelaken. Zoals u weet wordt op dit moment gewerkt aan een betere onderbouwing van de stikstofuitstoot naar aanleiding van de tussenuitspraak van de Raad van State over de ViA15. Daarnaast was er in eerste instantie sprake van een innovatief project waarbij zowel de planuitwerking als de realisatie in één contract in de markt zou worden gezet. In 2020 is het contract met de aannemerscombinatie waaraan de aanbesteding was gegund, om financiële redenen ontbonden. Ook dat heeft ertoe bijgedragen dat er toch vertraging in het proces is gekomen. Ik blijf bij de heer Stoffer, die vroeg of tolheffing mogelijk zou kunnen zijn voor het Zuidasdok. In het plan voor het Zuidasdok is niet uitgegaan van de invoering van tol. Op dit moment is er voor tol op dit traject ook geen wettelijke grondslag. Rijk en regio zijn in gesprek over de invulling van het advies om een eenmalige extra budgetbijdrage te doen voor het tekort. Over de uitkomsten daarvan wordt u nader geïnformeerd wanneer we er een stap verder in zijn.

De heer Geurts vroeg naar de N9 en de N99. Waaraan denkt de Minister bij de oplossingen van de verkeersveiligheidsproblematiek daar? Uit onderzoek blijkt dat er kansrijke oplossingsrichtingen mogelijk zijn, maar die moeten we nog wel nader uitwerken. Dan gaat het om niet-infrastructurele zaken zoals meer handhaving en campagnes. Een infrastructurale maatregel op de korte termijn kan zijn het verbeteren van de verkeersveiligheid van de kernen zelf. Op de middellange termijn zijn er de aanleg van turborotondes, de aanleg van de fysieke rijrichtingscheiding, bermverharding en ribbelmarkering. Op de lange termijn wordt gedacht aan omlegging van het tracé om de Burgervlotbrug en de Sint Maartensbrug. Gezien de grote opgave met betrekking tot instandhouding zal ik ook hiervoor wel op zoek moeten naar financiële middelen. We moeten dan ook weer kijken waar die middelen het efficiëntst kunnen

worden ingezet. We zijn met de regio hierover in gesprek richting het BO MIRT van dit najaar.

De heer De Groot had hier ook nog vragen over gesteld; ik zag hem al uit mijn ooghoek. We zijn in de regio in gesprek over mogelijke vervolgstappen. We kijken wat er op korte termijn kan. Ik dacht dat uw vraag ook was of dat gecombineerd kan worden met groot onderhoud. Daar kan ik zo niet op antwoorden, maar we zullen even naar die suggestie kijken of dat kan. Maar het is allemaal lastig in deze financieel krappe tijden. Dat was dit blokje, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. De heer Grinwis had gisteren nog een vraag gesteld die ik had beloofd vandaag te beantwoorden. Die ging over Leiden-Utrecht, baanstabieleit. Vanaf de nieuwe dienstregeling in december worden op dit traject de eerste stappen gezet. De Sprinter die in de brede spits tussen Leiden en Alphen aan den Rijn rijdt, wordt dan doorgetrokken naar Utrecht. Dit betekent een verdubbeling naar vier treinen per uur. Samen met Zuid-Holland, NS en ProRail kijk ik naar verdere vervolgstappen op het tracé. Ik hoop daar bij het BO MIRT dit najaar meer over te kunnen vertellen.

De kleine ring in Amsterdam is belangrijk voor woningbouw en Haven-Stad. Ik vind de koppeling van wonen en bereikbaarheid erg belangrijk. Ik heb daarom bij het Nationaal Groeifonds een aanvraag ingediend voor zowel de Noord/Zuidlijn als deze ringlijn, maar de middelen in dat Groeifonds zijn beperkt. De commissie heeft ervoor gekozen om voor het onderdeel ringlijn geen geld te reserveren, maar er wordt op dit moment onderzoek gedaan naar de bereikbaarheid van de Amsterdamse wijk Haven-Stad. Die resultaten komen begin volgend jaar beschikbaar. De IJmeerverbinding. Onder de paraplu van het bereikbaarheidsprogramma MRA loopt het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area. Daar wordt een multimodaal onderzoek gedaan naar de bereikbaarheid. Daar wordt ook heel goed gekeken naar de grote woningbouwopgave en de impact ervan. Daar kan ook bij het BO MIRT dit najaar verder over gesproken worden.

Openbaar vervoer in de kop van Noord-Holland. Samen met de regio, NS en ProRail doe ik onderzoek naar de bereikbaarheid van de kop van Noord-Holland. Er loopt een studie naar zowel de spoorlijn tussen Alkmaar en Den Helder als die tussen Zaandam en Hoorn. In die studie kijken we naar verstedelijking en naar maatregelen om de spoorlijnen beter te gebruiken. Er wordt bijvoorbeeld ook gekeken naar deelfietsen en deelauto's.

Dan was er nog een vraag over de westelijke ontsluiting van Amersfoort. Dat is een kruising tussen een spoorweg en een weg. Ik ben alleen betrokken vanuit het gedeelte spoorweg en overwegveiligheid. De gemeente Amersfoort heeft mij gevraagd of ik voor 15 miljoen garant wil staan. Vanwege de noodzaak om te investeren in spoorwegveiligheid als het project doorgaat, ben ik bereid om 5 miljoen te reserveren op voorwaarde dat provincie en gemeente hetzelfde doen. Dat is nog niet ingevuld. Mijn aanbod staat nog steeds vanuit de spoorwegveiligheid. Als het project doorgaat, is het belangrijk dat de overwegveiligheid goed geregeld wordt. Ik zie op dit moment geen wijziging van mijn inzet, maar provincies en gemeenten hebben nog geen extra middelen beschikbaar gesteld voor dit project. Die 5 miljoen heb ik dus ook nog niet beschikbaar gesteld. Dat is alleen onder de voorwaarde dat zij dat ook doen.

De voorzitter:

Er is nog een vraag op het vorige punt van mevrouw Bouchallikh.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Fijn dat er in de kop van Noord-Holland samenspraak is tussen de verschillende vervoersmogelijkheden, ook met het oog op vervoersarmoede. Ik hoorde een aantal initiatieven, zoals de deelauto's. Mijn vraag ging specifiek over de ontwikkeling van hubs, waar alles samenkomt. Is daar op dit moment aandacht en oog voor? Dus geen projecten los van elkaar, maar in samenspraak, ook voor de community building binnen de regio.

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

In het Toekomstbeeld OV hebben wij hubs benoemd als een van de aparte aandachtspunten. Dat komt dus zeker terug.

De **voorzitter**:

De Minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan gaan we verder met de regio Noord. Dan kom ik bij Kornwerderzand. Meerdere fracties, misschien wel alle, hebben vragen gesteld over de marktbijdrage in de vorm van een vrijwillige bijdrage. Er is gevraagd waarom er geen tolheffing mogelijk is. Ik heb uw Kamer in 2020 geïnformeerd over de reden waarom tol is afgefallen in gesprekken tussen provincie en het Rijk. Er zijn een heel aantal argumenten tegen. Het eerste is de uitvoerbaarheid. Het feit dat marktpartijen vragen om die tolheffing afhankelijk te laten zijn van omzet en om die alleen te richten op specifieke schepen, en de voorwaarden met betrekking tot concurrentieaspecten maken het juridisch zeer complex. Het tweede punt is dat de kosten niet in verhouding staan tot de opbrengst, want als je heel veel belastinggeld gaat uitgeven aan uitvoering, inning en handhaving, moet je eigenlijk over een hoger bedrag spreken dan die 26,5 miljoen.

Verder voldoet het niet aan de uitgangspunten voor tolheffing die in de Kamer zijn vastgelegd, want er is geen gratis alternatief. Dat is wel het uitgangspunt als ergens sprake zou mogen zijn van tol. Zie ook het wetsvoorstel Blankenburgtunnel en ViA15. Verder zou het ook verdere vertraging opleveren, want het opstellen van zo'n wet kost veel tijd, terwijl alle partijen op korte termijn duidelijkheid willen en geen vertraging met de sluis. Ik heb uw Kamer voor dit debat een brief gestuurd met de mogelijkheden die ik wel zie. Daarom heb ik ook de provincie gevraagd om die mogelijkheden verder te onderzoeken. Ik zou uw Kamer willen vragen om dat een kans te geven. Ik zie mogelijkheden voor overleg met de provincie.

De heer Grinwis vroeg of ik niet zelf die 26,5 miljoen op tafel kan leggen. Nee, want wij hebben met de provincie Friesland vorig jaar in een bestuursakkoord afgesproken dat de provincie verantwoordelijk is voor de realisatie van het project. Toen is ook afgesproken dat de risico's voor het project bij de provincie liggen, conform de motie-Hoogland c.s. waarin aangegeven wordt dat het Rijk niet garant mag staan voor de onzekerheden en de risico's. Afgesproken is dat de provincie verantwoordelijk is voor de marktbijdrage. De marktpartijen hebben immers ook zelf in hun bidboek het aanbod gedaan dit bij te dragen. Dat is het uitgangspunt geweest voor een overigens aanzienlijke rijksbijdrage aan dit regionale project. Ook hier geldt weer dat wij demissionair zijn, dus het past gewoon niet in de afspraken die we hebben gemaakt. Al zou ik het willen, ik zou het niet kunnen doen. Maar ik zie nog wel kansen. Als u mij dus toestaat om het gesprek met de regio verder te voeren, dan zie ik nog mogelijkheden om hier uit te komen op de manier die ik in de brief heb uiteengezet.

De **voorzitter**:

U heeft een vraag van de heer De Groot.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Dit is een duidelijk relaas over het procesverloop en over Kornwerderzand. Dat is overigens informatie die wij al hebben gekregen. Ik wil nog één vraag stellen over een zorg die wij als VVD maar ook de ondernemers hebben. Dat is het freeridersgedrag. Degene die hem gebruikt en die er profijt van heeft, moet eigenlijk ook betalen. Dat is met name de reden waarom de ondernemers zeggen: we hebben daar weliswaar in het bidboek op ingetekend, maar we hebben toen ook gezegd dat daar een oplossing voor moet komen. Hoe kijkt u daarnaar?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik hoor ook over die gesprekken en ik heb contacten met iedereen daar. Ik denk dat dat juist een van de redenen is dat wij met elkaar het gesprek voeren over wat wij wel kunnen en hoe wij dit op een andere manier voor elkaar kunnen krijgen. Natuurlijk snap ik dat men geen freeriders wil en dat men zegt: wij steken hier als bedrijf geld in, maar de buurman, die zich een halfjaar later vestigt met een bedrijf, profiteert er alleen maar van mee. Dat is niemands inzet. Laten we het gesprek nog aangaan om te kijken of we dit vlot kunnen trekken.

De heer Stoffer en de heer Geurts hebben gevraagd wat het Rijk gaat betekenen bij de N33 in Groningen. Op basis van het convenant Regiospecifiek Pakket heeft de provincie besloten om de tekorten bij het project zuidelijke ringweg Groningen te dekken door budget weg te halen bij de RSP's N33 Midden en de Wunderlinie. Als Rijk hebben wij de extra kosten voor voorbereiding en toezicht voor onze rekening genomen. Dat is circa 16 miljoen. Ik ben nu in overleg met de provincie over de gevolgen van deze beslissing, onder andere voor de N33. Als die gesprekken zijn afgerond, zal ik uw Kamer daarover informeren.

De heer Alkaya heeft gevraagd wat de juridische status is van het beleidskader maritieme veiligheid. Dat is op 24 november vorig jaar naar de Kamer gestuurd. Daarin geven we aan dat we meer risicogestuurd willen werken om de nautische veiligheid beter te borgen. Dat betekent dat systematische risico's in beeld worden gebracht en dat wordt bekeken welke beheersmaatregelen nodig zijn. Periodiek wordt bezien of dat daadwerkelijk het goede effect heeft. Dan kunnen wij acties bijstellen. Het is een richtinggevend beleidsdocument, waarin aangegeven wordt hoe de nautische veiligheid samen met de nautische beheerders beter kan worden geborgd. Het is geen instrument om financiële middelen in te zetten. Het is ook niet juridisch afdwingbaar. Het beleidskader gaat in op de methodiek: hoe kunnen we risicogestuurd de vaarwegen veilig maken? Het is een beleidstoets van beschikbare instrumenten, net zoals de Richtlijn vaarwegen.

Dan de aanleiding voor dit alles – ik had het misschien beter andersom kunnen doen – de Gerrit Krolbrug en de Paddepoelsterbrug. Daar zijn vragen over gesteld. De politie onderzoekt nog hoe de aanvaring van de Gerrit Krolbrug precies heeft kunnen gebeuren. Ik moet de resultaten van dat onderzoek uiteraard afwachten. Verder wordt de komende periode benut om het brugdek nader te inspecteren. Pas daarna kan ik uitsluitend geven over de vraag of het brugdek te repareren is of niet. Er wordt ook gekeken naar alternatieve manieren om de verbinding tijdelijk te herstellen.

De motie-Laçin heeft mij opgeroepen om bij de verdere uitwerking van de Paddepoelsterbrug en Gerrit Krolbrug lagere en beweegbare varianten op te nemen. In de brief aan de Kamer heb ik aangegeven dat ik bezig ben om die motie uit te voeren. In de studie naar de Paddepoelsterbrug was een lagere variant meegenomen. Bij de Gerrit Krolbrug neem ik die ook mee. Daarnaast maken wij samen met de regionale bestuurders een bestuurlijke ronde langs bewoners en stakeholders om de zorgen op te halen en inzichten te delen. Bij stakeholders moet u vooral denken aan degenen die op die vaarweg Lemmer-Delfzijl varen. Na afronding van die

bestuurlijke ronde zal ik uw Kamer informeren over de manier waarop ik invulling heb gegeven aan de motie-Laçin. Ik verwacht dat voor het BO MIRT dit najaar duidelijk te hebben. Dat is in ieder geval het streven. Dat was dit blokje, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord weer aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. De Lelylijn is gister ook al even kort langsgekomen. Wat zijn de volgende stappen voor de verbetering van de ov-verbinding tussen landsdelen? Ook Noord-Nederland en de Randstad staan op mijn netvlies. Voor de lange termijn kijken wij in het kader van het deltaplan en de BO MIRT-afspraken of we de potentie van de schaa sprong kunnen verbeteren met ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningbouw. De commissie heeft ook duidelijk aangegeven dat dat verder moest worden uitgewerkt. De Minister van BZK, de Staatssecretaris van EZK en ik hebben uw Kamer hier gisterochtend een brief over gestuurd. Daarnaast worden er al andere stappen gezet. De spoorboog Hoogeveen wordt aangepast zodat de intercity tussen de Randstad, Zwolle en Groningen sneller kan rijden. Voor de korte en middellange termijn onderzoeken ProRail en NS ook andere maatregelen. Dat heb ik u gisteren ook in hoofdlijnen meegegeven.

De Nedersaksenlijn. Het voorstel van de regio voor het deltaplan bevat meerdere bouwstenen. De Lelylijn is er een. Zo is er ook de Nedersaksenlijn en kijken we naar het verbeteren van bestaande verbindingen. We kijken nu samen met de regio naar de samenhang tussen de mogelijke infrastructuurmaatregelen en de ruimtelijke ontwikkeling. Het is heel belangrijk om daarin de potentie van de woningbouw en de bijdrage daarvan aan de totale MKBA goed mee te nemen. We kijken dus zeker breder dan de Lelylijn; wij kijken ook naar ruimtelijke ontwikkelingen en de sociaaleconomische effecten. Ik hoef niet over het geld te beginnen; u weet allemaal dat dat ook nog een hele opgave is. Er zit wellicht een deel in het Groeifonds, maar dat is ook beperkt. Ook het Mobiliteitsfonds is heel beperkt. De eerste tranche van het Groeifonds heeft duidelijk gemaakt dat niet alles kan. We zullen dus goed moeten kijken naar de tweede tranche. De komende maanden wordt daar dus nader naar gekeken.

Dan de Wunderlinie. Ik ben in overleg met de provincie over de gevolgen van de beslissing van de provincie over de Wunderlinie. De werkzaamheden aan bouwstap 1 voor de versnelling van een kwartier tussen Groningen en Leer kunnen gewoon doorgaan. Die is dan gerealiseerd eind 2024. De financiering van bouwstap 2 vraagt als gevolg van de keuze van de provincie aandacht. Die hebben wij ook met elkaar daarvoor. Ik informeer Kamer ook daar weer over. Ik denk dat daar bij het BO MIRT in het najaar ook weer meer over te melden zal zijn, maar dat hangt ook af van de ontwikkelingen in de provincie.

Dan het Van Harinxmakanaal. Ik begrijp dat de regio daar een brug graag vervangen zou zien door een aquaduct. Die brug zou pas over behoorlijk lange tijd vervangen worden. Dat betekent dat je niet alleen een project uitvoert dat duurder is dan reguliere vervanging, maar dat je het ook nog eens naar voren haalt. Ook in de context van de huidige financiële situatie is dat niet per se gemakkelijk. We zijn wel met de regio in gesprek over decentralisatie van de Sprinters en over eventuele verbeteringen en mogelijke bijbehorende infrastructuurinvesteringen. Daarbij kijk ik ook naar de brug. Dat moeten we steeds doen vanuit de meerwaarde voor de reiziger. Ik heb ProRail gevraagd of ze mij kunnen voorzien van de laatste informatie over de staat van de brug. Ik hoop dat we dit najaar daarover verdere gesprekken kunnen voeren met de regio. De heer Geurts vroeg om een quickscan. De laatste informatie over de staat van de brug wordt

nu opgeleverd en daarmee zouden we alles hebben om dit najaar daarover met elkaar verder te kunnen spreken. Dan zou een quickscan dat misschien verder vertragen. Dat lijkt me niet nodig.

Dan de Nedersaksenlijn. Die is bestudeerd door de regio, ook in het Toekomstbeeld OV. De extra vervoerwaarde van de lijn lijkt nog beperkt ten opzichte van de investeringen, maar het is onderdeel van het regionale voorstel voor het deltaplan. In dat kader onderzoeken we of we de potentie van dergelijke forse investeringen kunnen verbeteren met ruimtelijke ontwikkelingen. Als je dat nadrukkelijk kunt koppelen, kan het zijn dat er een ander plaatje uitkomt.

Dat waren de vragen.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel. Dan gaan we naar de regio Oost. De heer Geurts vroeg: wanneer komt de Minister met het OTB voor de N50 Kampen-Kampen Zuid? Daarvoor geldt hetzelfde antwoord als voor de vraag, ook van de heer Geurts, over het nieuwe TB voor de N35 Nijverdal-Wierden. Vanwege de tussenuitspraak van de Raad van State over de ViA15 zijn we bezig met de nadere onderbouwing van de maximale rekenafstanden. Dit zijn allebei projecten die hierdoor vertraging oplopen, omdat we, totdat we daar uitsluitel over hebben, geen nieuwe ontwerptracébesluiten of echte tracébesluiten kunnen nemen.

De heer Stoffer had het over gebiedsontwikkeling in de Achterhoek en het viaduct tussen Apeldoorn en Azelo. Binnen dat project heeft zich een meekoppelkans voorgedaan door het verzoek tot het laten vervallen van een te vervangen viaduct ten behoeve van gebiedsontwikkeling in de regio voor onder andere woningbouw. De gemeente Voorst, bijvoorbeeld, wil liever dat het Rijk het geld voor de bouw van een viaduct in deze gebiedsontwikkeling investeert als meekoppelkans. De aanbesteding van het project is inmiddels gestart. Er is binnen het project gekeken of de wens van de regio, dus het laten vervallen van het viaduct, meegenomen kan worden. Beide opties zijn in het contract opgenomen. Daarbij is aangegeven dat er begin volgend jaar vanuit de regio duidelijkheid moet zijn over de vraag of men nou definitief wel of niet een viaduct wil en of men definitief wil gaan investeren in die gebiedsontwikkeling. Als er budget overblijft, blijft het beschikbaar binnen het project. Anders vloeit het terug naar het Mobiliteitsfonds. Het budget voor het vervangen van dit viaduct is afkomstig van het Rijk, met cofinanciering vanuit de regio. Zoals bij alle MIRT-projecten geldt ook bij dit project de regel dat de inbrenger van de meekoppelkans zelf verantwoordelijk is voor de uitvoering en financiering hiervan. Kortom, vanuit het project wordt er alle medewerking aan verleend om de meekoppelkans te kunnen realiseren, met uitzondering van het verzoek om daar financieel aan bij te dragen. Dat is gewoon een meerwens vanuit de regio.

Is de Minister bereid om samen met provincies meer fysieke rijbaanscheidingen te realiseren op de N34 en de N50, vraagt de heer Geurts.

Momenteel voert Rijkswaterstaat een verkenning uit naar welke trajecten zich lenen voor een kosteneffectieve toepassing van die rijbaanscheiding. Die verkenning ligt op schema. Ik verwacht u na het zomerreces te kunnen informeren over de resultaten. Ik verwijs ook naar de motie-Stoffer op dat punt.

Dan een vraag van de heren Stoffer en Geurts, over de verbreding van de Rijnbrug. Voor de verbreding van de Rijnbrug hebben de provincies Utrecht en Gelderland de volledige investeringskosten en risico's voor hun rekening genomen. De brug verkeert nog in goede staat. Daarom is er geen sprake van kansen met het oog op functie-uitbreiding van het hoofdwegennet of het hoofdvaarwegennet. De brug staat ook niet in ons

programma Vervanging en Renovatie. Om die reden is er ook in het Infrastructuurfonds geen rekening gehouden met een rijksbijdrage voor dit project. We leveren op dit moment wel capaciteit op het gebied van technisch management en contractmanagement aan de provincie. De heer Stoffer heeft gevraagd of stikstofgevoelige projecten naar voren gehaald kunnen worden. Hij noemde daarbij een paar voorbeelden. Dat doen we zeker. Projecten die niet worden geraakt door de stikstofproblematiek heb ik al zo veel mogelijk naar voren gehaald. Zo heeft u gezien dat onlangs de nieuwe Suurhoffbrug op zijn plek is gekomen. Er waren prachtige plaatjes van hoe die werd binnengevaren. Het tracébesluit A2 Het Vonderen-Kerensheide is al onherroepelijk en kan worden gerealiseerd. De verkenning voor de A1-A30 is afgerond en de planuitwerking start dit jaar. Uitgangspunt in het voorkeursalternatief is een gerealiseerd project knooppunt Hoevelaken. Dus we proberen alles wat stikstofgevoelig is wel te laten doorgaan. Dat was dit blokje, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik had een aantal vragen, onder andere over station Barneveld. De mogelijkheden voor een nieuw station Barneveld naast het al bestaande station Barneveld aan de Valleilijn zijn onderzocht in het kader van het Toekomstbeeld OV 2040. Hiervoor zijn in overleg met de regio diverse opties onderzocht, zowel een sprinter- als IC-station. Het gaat erom een goede afweging te maken tussen de reizigers die erop vooruitgaan en de reizigers die er hinder van ondervinden omdat de reistijd toeneemt. Dat is altijd een lastige afweging. Uit het onderzoek blijkt dat de IC-stop Barneveld-Noord vooral een positief effect heeft op regionale bereikbaarheid, maar ook negatieve effecten voor de landelijke reiziger op de robuustheid op deze corridor. Dat is daar het dilemma, en het valt op dit moment nog niet uit in het voordeel van de regionale bereikbaarheid. Conclusies en vervolgstappen op basis van het Toekomstbeeld OV zijn aan een volgend kabinet.

Heeft corona grote impact gehad op het ov? Vorig jaar heeft het kabinet besloten tot een beschikbaarheidsvergoeding ov, die recentelijk is doorgetrokken naar heel 2021. Daarnaast ben ik gesprek over een vangnet voor 2022. Met deze beschikbaarheidsvergoeding ov voorkomen we grootschalige afschaling van het ov, bijvoorbeeld op de Veluwe. De hele regeling is zo opgezet dat we het ov juist in de lucht kunnen houden. Dat er optimalisatie plaatsvindt, is natuurlijk ook logisch, want je laat een bus niet per se leeg rondrijden. Het is de bedoeling het ov overal beschikbaar te houden.

Ik heb nog twee vragen, voorzitter. Het is misschien goed dat ik die even beantwoord, want dan heb ik het hele blokje gedaan. Hoe staat het met de plannen voor het stationsgebied Zwolle? Er wordt een verstedelijkingsstrategie gemaakt door Rijk en regio. De Ministeries van BZK en IenW zijn daarbij betrokken. Het stationsgebied wordt in deze strategie meegenomen. Dit zal ook weer terugkomen bij het MIRT in het najaar. Een MIRT-onderzoek naar de A1-corridor is op dit moment niet aan de orde, maar ook een keuze voor een volgend kabinet. We hebben met de decentrale overheden en de ov-sector begin dit jaar de ontwikkelagenda van het Toekomstbeeld OV opgeleverd. Er was een brede analyse van mogelijke verbeteringen op het spoor, maar ook van bus, tram en metro. Verschillende oplossingsrichtingen zijn ook voor de A1-corridor bekeken. Dit jaar wordt gebruikt om enkele onderdelen uit het brede Toekomstbeeld OV aan te scherpen. Daar ontvangt u in het najaar verdere informatie over.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Stoffer voor zijn laatste interruptie.

De heer Stoffer (SGP):

Ja, voorzitter. Ik dacht: die bewaar ik voor het intercystation Barneveld, want dat is voor mij een zeer aangelegen punt. Volgens mij ook voor de heer Geurts: ik weet niet hoeveel interrupties hij nog heeft, maar dan kan hij ze er ook nog aan wijden. Ik hoor de Staatssecretaris eigenlijk zeggen: het kan wel. Maar op de lijn Enschede-Hengelo-Almelo, naar het westen en andersom, heb je ietwat reistijdverlies. Vroeger als student moest ik op dat traject reizen, maar dan andersom. Ik kan het haast in het Twents zeggen. Dat gebied op de Veluwe moet je goed ontsluiten, want anders gaat iedereen dadelijk in het westen wonen. Dus het zou kunnen, maar het is een keuze. Je benadeelt een grotere groep, maar je bevoordeelt een wat kleinere groep, die daar anders wat minder makkelijk wekomt. Ik kijk ook naar de groeipotentie van Barneveld. Maandag een week geleden was ik bij de burgemeester van Barneveld, die mij vertelde dat de gemeente heel snel groeit naar 90.000 inwoners. Dan schiet het maar zo door naar 100.000. Dan denk ik dat we echt niet al te lang meer moeten wachten om dat te doen. Maar mijn concrete vraag is: het kan dus wel, maar het is een afweging tussen hoeveel je reizigers bevoordeelt en benadeelt.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

In extremis kan natuurlijk altijd alles, afhankelijk van hoeveel nadelen je bereid bent te accepteren en hoeveel geld je bereid bent ervoor uit te trekken. Maar de capaciteit die wij in Nederland op het spoor hebben, is natuurlijk wel beperkt. Ook de hoeveelheid geld die wij beschikbaar hebben, is beperkt. We moeten steeds de voor- en nadelen van ingrepen op het netwerk tegen elkaar afwegen. Dus u wordt geïnformeerd over de verschillende opties. Dan kunt u die zelf ook nog eens nakijken. Er zijn vele ambities op het spoor in Nederland. Er zijn vele sterk groeiende kernen in Nederland. We hadden het net al over de afweging tussen de snelle treinen, die de landelijke reizigers uit bijvoorbeeld het oosten van het land verbinden met de Randstad, of omgekeerd, en de stoptreinen die in de regio tot een bepaalde reistijdwinst kunnen leiden. Het is dus altijd een afweging. We zullen de Kamer informeren over de verschillende opties met de voor- en nadelen. Dan is het aan de Kamer om gezamenlijk een afweging te maken wat de voorkeur heeft.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan de heer Geurts.

De heer Geurts (CDA):

Ik ben uitgenodigd door de heer Stoffer en ik wil hem toch even ondersteunen. Ik kan het niet beter onder woorden brengen. Ik denk dat het kabinet vergeet dat de A1 aangepakt gaat worden. Dat betekent stremmingen bij Hoevelaken, als dat knooppunt aangepakt gaat worden. Het is dus van levensbelang dat die stop in Barneveld-Noord er gaat komen om de snelweg te ontlasten. Je moet daar dus kunnen stoppen en dan op de trein naar het westen kunnen stappen. Dan gaat de aanpak van dat knooppunt ook wat soepeler, schat ik in. Dat is één. Twee. Defensie gaat fors investeren in Nieuw Milligen en Stroe. Daar wordt in de modellen ook geen rekening mee gehouden. Ik heb weleens begrepen dat het aanbod van reizigers op de lijn in het onderzoek niet goed is meegenomen. Ik weet niet of de Staatssecretaris daar ook iets van heeft meegekregen. Ik heb ergens een screenshot bij de antwoorden van de Staatssecretaris waar dat, wel een beetje bedekt, in staat: al die elementen. Mijn concrete vraag is dat de Staatssecretaris vast in de agenda laat opnemen, voor

haarzelf of voor haar opvolger in het volgende kabinet, om op korte termijn een werkbezoek aan Barneveld-Noord te brengen.

De voorzitter:

Dank u wel voor deze lange vraag, meneer Geurts. De Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik ben er natuurlijk groot voorstander van dat mensen op de trein stappen. Dus als er ergens een goed idee is, ga ik er niet voor liggen. Als er belangrijke nieuwe ontwikkelingen in de regio zijn die eerder niet zijn meegenomen in de afweging hoe de voor- en nadelen uitpakken, vind ik dat we daar zeker naar moeten kijken. Er is nooit iemand die pleit tegen een extra station. Dat heb ik in ieder geval nog niet vaak meegemaakt in de inbreng van de Kamer. We willen allemaal graag meer en extra dingen. Tegelijkertijd hebben we ook te maken met beperkingen en met soms lastige afwegingen. Ik ga ervoor zorgen dat de Kamer alle informatie heeft om op een gegeven moment een afweging te maken. Als er inderdaad nieuwe elementen zijn die in die afweging goed moeten worden meegenomen, dan moeten we die meenemen. Dat is nog geen garantie voor de uitkomst, zeg er ook maar even bij, maar ik ben natuurlijk bereid om ook dit serieus op zijn merites te beoordelen, zoals ik steeds probeer te doen bij alle projecten.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we naar het laatste blokje van de Minister. Lukt dat binnen drie minuten?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ga proberen het heel snel te doen. Er zijn door meerdere leden vragen gesteld over de vrachtwagenheffing. Voor het voorbereiden van de vrachtwagenheffing is een zorgvuldige aanpak gekozen, wat natuurlijk ook moet bij zo'n grote stelselwijziging. Het gaat dan om het onderzoek naar het mogelijk uitwijkend vrachtverkeer, overleg daarover met de regionale wegbeheerders, de gevolgen voor de verkeersveiligheid en onderzoek naar de mogelijkheden om de berekende effecten weg te nemen. De Raad van State kwam terug met cijfers over de verkeersveiligheid waaruit bleek dat het tot meer slachtoffers zou leiden. Dat wil je niet, dus daar moet je zorgvuldig naar kijken. Ik noem ook het verkennen van de mogelijkheden om de uitvoering goed in te richten en het overleg met de sector over de invulling van het terugsluizen. Dat maakt daar allemaal onderdeel van uit. De start van de vrachtwagenheffing zal circa vier jaar na afronding van de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel kunnen plaatsvinden. Waarom kun je dat niet nu al aanbesteden? Het wetsvoorstel kan door uw Kamer altijd nog geamendeerd worden. Er kunnen dus nog wijzigingen optreden. De keuze van het heffingsnetwerk is gemaakt in nauwe samenspraak met de regio's.

Samen met de vervoerssector is een pakket opgesteld over hoe de opbrengsten van de vrachtwagenheffing kunnen terugvloeien naar de sector voor de verduurzaming en de innovatie van de logistiek. Ook die invulling van het terugsluizen ligt klaar voor een nieuw kabinet. U weet dat er nog wel een dispuut op tafel lag, en nog steeds, met het Ministerie van Financiën, dat eigenlijk zegt: je kunt dat niet voor de eeuwigheid vastleggen. Dat is de reden waarom dat terugsluisakkoord nog steeds niet getekend is. Er is gevraagd naar de doelen uit het Klimaatakkoord. Die zijn gesteld voor 2030, dus er is een goede kans dat de vrachtwagenheffing daar ook serieus aan bijdraagt. In de komende jaren hebben we overigens een budget van 94 miljoen beschikbaar voor de stimulering van zero emissie voor vrachtauto's.

Het komt de planning natuurlijk ten goede als een volgend kabinet zo veel mogelijk vasthoudt aan de uitgangspunten zoals we die nu zorgvuldig

hebben vastgesteld, en we ook vasthouden aan de eerder gekozen uitgangspunten met betrekking tot het tarief. Maar nogmaals, het is een grote stelselwijziging, dus dat past niet in een demissionaire tijd. Mevrouw Van der Plas heeft vragen gesteld over de zonnepanelen in de bermen, geluidswallen of vangrails. In het begin van het debat heb ik daar al iets over gezegd. In het EZK Pilotprogramma Hernieuwbare Energie op Rijks(waterstaat)gronden wordt momenteel in een tiental pilots verkend wat de mogelijkheden zijn voor de opwekking van zonne-energie. Er waren dus al wat projecten. Een van de voorbeelden die u noemde, is de A37 in Drenthe. Een harde randvoorwaarde daarbij is dat er geen negatieve effecten zijn op de verkeersveiligheid of de doorstroming, want dan schieten we in onze eigen voet. Dat is een van de redenen, heb ik mij laten vertellen, waardoor het op de vangrails geen realistische optie is, maar op de geluidswallen wel. Tot slot een evergreen van de heer Madlener, namelijk of ik een einde wil maken aan de 100 kilometermaatregel. Nee, meneer Madlener, dat gaan we nog steeds niet doen, want de stikstofproblematiek is ook deze keer nog niet opgelost. Dat was het, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee is er een einde gekomen aan de inbreng van het kabinet in de eerste termijn. Is er nog behoefte aan een tweede termijn? Ja? Dan gaan we heel snel beginnen. We houden het op één minuut, en geen interrupties. Het woord is aan de heer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter. Ik kan het heel kort houden. Ik dank de bewindslieden voor de beantwoording. Ik ga geen nieuwe dingen opwerpen, want dat wordt een herhaling van zetten, maar ik heb wel behoefte aan een tweeminuten-debat, om daarin een aantal moties in te dienen om dingen wat aan te zetten, aan te duwen of van een goede toekomst te voorzien. Dus wat mij betreft laat ik het daarbij.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Stoffer. Wilt u dat tweeminutendebat voor het zomerreces, of mag het ook daarna?

De heer Stoffer (SGP):

Wel graag voor het zomerreces. De week daarvóór is goed; dat maakt niet uit.

De voorzitter:

Dat geven we door. Mevrouw Bouchallikh.

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Dank voor de beantwoording van de vragen. Ik houd het heel kort. Het lijkt mij heel goed om te investeren in een toekomstbestendige infrastructuur. Meer wegen leiden niet tot minder files. Dus het is uiteindelijk ook heel goed voor de automobilist. Laten we alsjeblieft op die manier blijven kijken naar infrastructuur. Dank u.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Bouchallikh. Dan de heer Geurts namens het CDA.

De heer Geurts (CDA):

Voorzitter. Dank aan de Minister en de Staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen. Ik zou graag nog iets dieper willen ingaan op thuiswerken, maar laat ik dat voor nu maar laten gaan. Ik trek wel de conclusie voor mezelf dat thuiswerken nog niet de oplossing is voor alle

mobiliteitsproblemen die we in Nederland hebben. Laten we daarmee opletten.

In de eerste termijn kon ik het niet meer aanstippen, maar ik wil aan de Minister vragen om bij de modellen en de uitwerking daarvan het coronajaar goed mee te nemen. Misschien zijn we dat over drie jaar weer vergeten, en dan gaan de modellen zo hard doortellen in de infrastructuur, dat het de verkeerde kant op gaat. Het gaat mij dus eigenlijk om het schrappen van de corona-invloeden in de modellen.

De voorzitter:

Dank u wel meneer Geurts. Het woord is aan mevrouw Van Esch.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb nog een heel korte vraag/opmerking. Ik denk dat ik in schriftelijke vragen terugkom op de westelijke ontsluiting bij Amersfoort, omdat er bij mij nog veel vragen blijven staan. Wat mij betreft gaat het juist mis in de verkeersanalyse. Het gaat niet specifiek over het spoordeel. Ik begrijp nu dat de Staatssecretaris over de garantstelling gaat, maar wat ons betreft gaat het juist in de verkeersanalyse mis bij de westelijke ontsluiting. Ik snap dat u daar geen antwoord op kunt geven, dus ik zal erop terugkomen in de schriftelijke vragen, waarschijnlijk aan beide bewindspersonen, om daarover wat meer te weten te komen. Ik ben blij dat er een tweeminutendebat is aangevraagd, want volgens mij is er voldoende stof voor moties.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer De Groot van de VVD.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Ook namens de VVD dank aan de bewindspersonen voor de beantwoording. Het is helder: we hebben het genoeg over geld gehad en over het feit dat er extra geld nodig is voor instandhouding en voor aanleg. Voor de VVD is het niet een kwestie van óf ov, óf fiets, óf water, óf auto, óf asfalt; het is en-en-en. De toekomstige groei laat zien dat we alle modaliteiten verder moeten uitbreiden. Dat is niet een kwestie van dat we ouderwets zijn als VVD, zeg ik tegen D66. Dat we hele dagen goed kunnen doorrijden, komt doordat we vooruitkijken en vooruitplannen. Dat moeten we vooral ook blijven doen. Wij gaan als VVD ook voor die mix van modaliteiten.

Ik heb nog een opmerking naar aanleiding van de beantwoording van de Minister over de A28/A37. We houden dat in de gaten. Daarin zit dus ook dat wiebelen op de stoel. Regeren is vooruitzien, dus we denken nog even na over wat we daar als VVD verder mee zouden willen.

Hartelijk dank.

De voorzitter:

Dank u wel meneer De Groot. Dan is het woord aan mevrouw Van der Plas.

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

Dank u wel. Ik ben ook blij met het aanvragen van een tweeminutendebat. Zoals mevrouw Van Esch zei: er is genoeg te bespreken. Ik kom in mijn tweede termijn nog even terug op mijn opmerking over elke tien minuten een bus. Het is natuurlijk nadrukkelijk niet zo dat ik vind dat er in Lutjegast elke tien minuten een bus moet komen. Dat zou natuurlijk een beetje onrealistisch zijn; dat snap ik. Waar het mij om gaat, is dat er in het beleid naar het grotere plaatje wordt gekeken. Als de openbaarvervoervoorzieningen op het platteland slecht zijn en blijven, trekken de jongeren weg naar de stad. Daar komen ze een meisje tegen, of een jongen voor mijn

part. Dan gaan ze samenwonen, ze krijgen kinderen en ze blijven in de stad. Ze keren niet terug naar het platteland, waar ze juist zo nodig zijn in het kader van de komende vergrijzing. In 2030 is het platteland ernstig vergrijsd. We hebben die jongeren nodig en we kunnen de jongeren op het platteland houden met, onder andere, goede openbaarvervoervoorzieningen en goede bereikbaarheid. Ze blijven daar dan wonen en werken. Dat is ook goed voor de bedrijvigheid en de werkgelegenheid. Dat was even mijn punt en dat wilde ik nog even duidelijk maken.

De voorzitter:

Kunt u tot een afronding komen?

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Ja. Daarnaast nog even heel kort over stikstof. Daarom ben ik ook blij dat het tweeminutendebat is aangevraagd. Ik vind echt dat het onderzoek dat is uitgevoerd naar de stikstof in Drenthe – dat is door de overheid expres niet boven tafel gebracht; dat is via een Wob-verzoek gebeurd – moet worden betrokken bij het Landbouw-/lenW-debat, want het haakt zeker op elkaar in.

Dank u wel en bedankt voor alle antwoorden en voor de uren dat de bewindslieden hier hebben gezeten.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van der Plas. De heer De Hoop is vertrokken en de heer Madlener ook. Mevrouw Hagen, namens D66.

Mevrouw Hagen (D66):

Voorzitter. We zitten in de grootste crisis na de Tweede Wereldoorlog. Waarom zouden we projecten die we met de kennis van toen zijn gestart – niet de Tweede Wereldoorlog, maar projecten van tien jaar geleden bijvoorbeeld – maar blijven doorzetten omdat we er ooit «ja» tegen hebben gezegd? Alsof we tien jaar geleden wisten hoe de wereld er nu uit zou zien. Net zoals we nu niet weten hoe die er over tien jaar uitziet. Het mag dan voor mijn tijd zijn, maar we zouden als commissie de aanbevelingen van de parlementaire onderzoekscommissie Duivesteijn er maar weer eens bij moeten pakken.

Ik waardeer besluitvaardigheid en volharding, maar zeker na deze ongekende crisis en zeker bij een project van 1,6 miljard en zeker bij een groot tekort voor onderhoud van al onze wegen, moeten we ons constant blijven afvragen: doen we nog de juiste dingen?

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Hagen. De heer Alkaya heeft geen behoefte aan een tweede termijn. De Staatssecretaris en de Minister kunnen meteen antwoorden. Mooi.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Geurts heeft er terecht aandacht voor gevraagd dat het uitzonderlijke coronajaar niet de modellen moet vervuilen. Daar zullen we zeker voor zorgen en dat zullen we nader aangeven in de brief over de mobiliteitsanalyse zodra die aan u wordt toegestuurd.

De VVD gaat nog kauwen op de A28/A37. Dat wacht ik dan af.

Tegen mevrouw Hagen zeg ik: zoals u het nu formuleert, zijn we het helemaal met elkaar eens. Alleen betekent dat niet dat ik tot de conclusie kom dat we het hele MIRT-projectenboek gaan heroverwegen. Maar natuurlijk blijven wij ons steeds afvragen: doen we de goede dingen en doen we die dingen ook goed? Dat is precies de reden waarom we ook heel zorgvuldig onze voorstellen richting de Raad van State enzovoort onderbouwen.

Dat was het, denk ik, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter en ook dank aan alle leden die – ik zeg het mevrouw Van der Plas even na – hier heel veel uren hebben gezeten. Dat komt ook doordat we heel veel met elkaar te bespreken hebben over al die infrastructurele vraagstukken door het hele land. Het was denk ik weer een mooi rondje Nederland, waarbij we goed aandacht hebben kunnen besteden aan al die vragen die in de regio spelen.

Ik wou nog even stilstaan bij een punt van de heer Geurts; namelijk dat thuiswerken niet de oplossing is voor al onze mobiliteitsproblemen. De prognoses laten zien dat het vervoer in Nederland op allerlei manieren nog stevig gaat groeien. Dat plaatst ons voor grote uitdagingen en betekent ook dat we zullen moeten kiezen wat we doen en waar we dat doen. We hebben ook al aangegeven wat de financiële randvoorwaarden zijn waar wij mee konden werken. Dat zal ook voor een volgend kabinet, en voor de discussies die u heeft, weer een belangrijke bepalende factor zijn. Die waarschuwing geef ik maar even vooraf, maar dat maakt het werk ook mooi. Dus heel veel dank en we spreken elkaar in het najaar weer.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee is een einde gekomen aan de beraadslaging. Er zijn een aantal brieven toegezegd:

- De Minister komt in de voortgangsbrief terug op de rol van het Rijk als werkgever in het vraagstuk van mijden en spreiden.
- De Minister stuurt vóór het volgende MIRT-overleg een brief naar de Kamer over de personeelscapaciteit van Rijkswaterstaat in het kader van de grote uitdagingen. Dat was een toezegging aan de heer Stoffer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zou het meenemen in de brief voor het AO MIRT. Ik weet niet of het een aparte brief wordt. Het zal waarschijnlijk daarin meegenomen worden.

De heer Stoffer (SGP):

Als het er maar expliciet in komt, daar gaat het me om.

De voorzitter:

Dat is afgesproken.

- De Minister stuurt eind 2021 de resultaten van een studie naar de lightrail van Rotterdam naar Zoetermeer naar de Kamer.
- De Minister stuurt in 2022 de overige delen van de Planuitwerking Verkeersveiligheid inzake de N57 en de N59 naar de Kamer.
- De Minister informeert de Kamer in aanloop naar het volgende MIRT-debat schriftelijk over de tussenstappen van het Ontwikkelplan Assetmanagement IenW.
- De Minister informeert de Kamer nader over de vraag om extra budget voor Zuidasdok.
- De Minister stuurt een brief naar de Kamer over de gesprekken met de provincie over de N33.
- De Minister stuurt een brief naar de Kamer over de uitwerking van de motie-Laçin met betrekking tot de Paddepoelsterbrug en de Gerrit Krolbrug. Ik moest even denken aan Henk Krol, maar goed.
- De Staatssecretaris informeert de Kamer over het BO MIRT over de Wunderlijn.
- De Minister stuurt de resultaten van een onderzoek naar het effect van rijbaanscheiding op de N34 en de N50.

Ik ben bijna klaar.

- De Staatssecretaris stuurt een brief naar de Kamer met informatie over de voor- en nadelen van het station Barneveld-Noord.

– De Minister informeert de Kamer in het najaar over de A1-corridor. Er is een tweeminutendebat aangevraagd door de heer Stoffer. Dit heeft niet heel veel haast, maar hij wil het toch graag vóór het zomerreces; wat eigenlijk neerkomt op heel veel haast. Ik wil iedereen danken. Meneer De Groot heeft nog een opmerking?

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Ik heb eigenlijk een verduidelijkingsvraag. Ik heb de Minister horen zeggen dat ze moet kijken naar de N9 en de combinatie met het onderhoud, maar ik weet niet of dat nu een toezegging was. Dat zou ik natuurlijk het liefst wel willen, dat ze daarop terugkomt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik zal alsnog toezeggen dat we de Kamer zullen informeren of dat kan of niet.

De **voorzitter**:

Daarmee is er alsnog een toezegging binnen voor de heer De Groot. Dan zijn we aan het einde gekomen van dit commissiedebat. Ik wil iedereen van harte bedanken: Kamerleden, ambtelijke ondersteuning en natuurlijk de griffie, die fantastische ondersteuning biedt. Dank jullie wel.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

En de voorzitter. Dank je wel.

Sluiting 18.11 uur.