

Vergaderjaar 2022–2023

36 200 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2023

Nr. 99

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 22 augustus 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 5 juli 2023 overleg gevoerd met de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 december 2022 inzake voornemen tot gunning A27 Houten-Hooipolder contract Zuid (Kamerstuk 29 385, nr. 117);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 december 2022 inzake nalevingsverslagen geluidproductieplafonds langs rijkswegen en spoorwegen 2021 (Kamerstuk 32 252, nr. 66);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 december 2022 inzake vervanging viaduct A16 Rotterdam in verband met constructieve veiligheid: keuze uitvoeringsvariant (Kamerstuk 36 200 A, nr. 61);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 december 2022 inzake gesprek met de infrasector over de onderhoudsprojecten 2023 (Kamerstukken 36 200-A en 29 385, nr. 62);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 december 2022 inzake planning nieuwe WLO en gebruik CO₂-prijzen (Kamerstuk 32 813, nr. 1167);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 januari 2023 inzake reactie op de motie van het lid Madlener c.s. over voldoende parkeerplaatsen en uitvalswegen bij de aanleg van nieuwe woonwijken (Kamerstuk 36 200-A, nr. 15) (Kamerstuk 36 200 A, nr. 63);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 februari 2023 inzake reactie op verzoek commissie op het bericht Deskundige wil extra controles van oude tunnels na problemen in Friesland (Kamerstuk 29 296, nr. 47);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 maart 2023 inzake voorkeursbeslissing Groene Rivier Well (Kamerstuk 32 698, nr. 76);**

- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 maart 2023 inzake voornemen tot gunning A27 Houten-Hoopipolder contract Noord (Kamerstuk 29 385, nr. 118);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 maart 2023 inzake terugkoppeling conferentie Bereikbaarheid voor iedereen (Kamerstuk 31 305, nr. 397);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 maart 2023 inzake voortgang Tijdelijke Tolheffing per maart 2023 (Kamerstuk 36 200 A, nr. 66);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 maart 2023 inzake reactie op de motie van de leden Bouchallikh en Alkaya over de IMA en de MKBA's aanpassen aan de inzichten van de Integrale Kijk op Bereikbaarheid (Kamerstuk 35 925 A, nr. 59) (Kamerstuk 36 200 A, nr. 67);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 april 2023 inzake voortgang onderzoeken en herstelplan Prinses Margriettunnel A7 bij Sneek (Kamerstuk 29 296, nr. 48);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 april 2023 inzake voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten tweede helft 2022 (Kamerstuk 36 200 A, nr. 68);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 april 2023 inzake rapportage Rijkswegennet T3 2022 (Kamerstuk 36 200 A, nr. 69);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 april 2023 inzake toezegging openstellen Afsluitdijk voor fietsers en wandelaars (Kamerstuk 36 200-A, nr. 70);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 april 2023 inzake reactie op de motie van het lid Krul c.s. over de uitgewerkte bereikbaarheidsnormen al dit jaar hanteren bij het afwegingskader van het Mobiliteitsfonds en het MIRT (Kamerstuk 29 398, nr. 1048) (Kamerstuk 29 398, nr. 1055);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 mei 2023 inzake voortgang MIRT-onderzoek Lelylijn (Kamerstuk 36 200 A, nr. 73);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 mei 2023 inzake start herstelwerkzaamheden Prinses Margriettunnel A7 bij Sneek (Kamerstuk 29 296, nr. 49);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 mei 2023 inzake nieuwe opleverdatum project Nieuwe Sluis Terneuzen (Kamerstuk 36 200 A, nr. 74);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 mei 2023 inzake voortgang vervanging Gerrit Krolbrug en tijdelijke verbinding voor langzaam verkeer (Kamerstuk 36 200 A, nr. 75);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 mei 2023 inzake gelijktijdige uitvoering van werkzaamheden RWS en ProRail in Zuidwest Nederland (Kamerstuk 29 385, nr. 136);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 juni 2023 inzake transitie «Op weg naar een vitale infrasector» voortgang 2022 (Kamerstuk 29 385, nr. 135);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 juni 2023 inzake tweede voortgang invoering vrachtwagenheffing (stand van zaken voorjaar 2023) (Kamerstuk 31 305, nr. 404);

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 juni 2023 inzake ontwerpregeling voor toekenning rijksbijdragen voor slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur (Kamerstuk 36 200 A, nr. 77);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 juni 2023 inzake MIRT-brief voorjaar 2023 (Kamerstuk 36 200 A, nr. 78);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 juni 2023 inzake Zuidasdok; tweede halfjaarlijkse rapportage 2022 en onderzoeksrapport ADR (Kamerstuk 32 668, nr. 21).**

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

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Graus
Griffier: Meedendorp

Aanwezig zijn twaalf leden der Kamer, te weten: Alkaya, Bouchallikh, Van Ginneken, Van der Graaf, Graus, Koerhuis, Krul, Madlener, Minhas, Van der Plas, Pouw-Verweij en Stoffer,

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

Aanvang 13.32 uur.

De voorzitter:

Van harte welkom, allemaal. Ik open dit commissiedebat van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. We gaan het vandaag hebben over het MIRT, het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Ik heet van harte welkom de mensen op de publieke tribune, de mensen die thuis kijken en luisteren via het digitale kanaal, en de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en hun team. Leden der Staten-Generaal, ook van harte welkom.

Ik stel een spreektijd van zeven minuten voor per fractie, met vier interrupties. Ik ga dadelijk als eerste het woord geven aan de rapporteur over het Mobiliteitsfonds en MIRT, de heer Minhas. Dan zullen de bewindspersonen daar ook een korte reactie op geven. Daarna beginnen we pas met het oorspronkelijke commissiedebat. Meneer Minhas, aan u het woord, als rapporteur.

De heer Minhas (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Dank voor de mogelijkheid om als rapporteur van deze commissie inbreng te leveren bij dit debat. Het kabinet investeert de komende jaren 7,5 miljard euro in de bereikbaarheid van nieuwe woningen. Mijn rapporteurschap richt zich op de doelmatige besteding van deze middelen uit het Mobiliteitsfonds. Daarnaast kijken we naar de transparantie van de afwegingen en het onderwerp brede welvaart.

Voorzitter. Voor de woningbouw gelden uit het Mobiliteitsfonds is vorig jaar een afweegkader naar de Kamer gestuurd. In bestuurlijke overleggen zijn de middelen aan de regio's en projecten toegekend. Het is goed om te zien dat er inmiddels ook een plan van aanpak ligt voor de beheersing van het programma Woningbouw en Mobiliteit. Wat het afweegkader betreft wil ik graag aandacht vragen voor het volgende. Allereerst waardeert de Kamer dat het kader er vorig jaar is gekomen. We zien ook de grote meerwaarde in het gebruik hiervan. Een afweegkader draagt bij aan de transparantie van keuzes, juist in de beginfase van de MIRT-cyclus. Via dat kader kan ook de integraliteit worden bevorderd. Daar heeft de Algemene Rekenkamer recent nog aandacht voor gevraagd, in het kader van het verantwoordingsonderzoek.

De stap tussen het afweegkader en het overzicht van de verdeling van de middelen is echter nog diffuus. Ten eerste zijn met name de bredewelvaartsdoelen, zoals gezondheid en ruimtelijke kwaliteit, beperkt geoperationaliseerd. Ten tweede is niet inzichtelijk hoe het kader in de praktijk wordt toegepast en, concreet, hoe pakketten of projecten gescoord hebben ten opzichte van elkaar. Voor de transparantie richting de Kamer zou het wel heel waardevol zijn als de Kamer deze informatie kan krijgen, zodat zij in staat is om een goede politieke afweging te maken.

Voorzitter. Ik zie dat de behoefte aan transparantie over afwegingen ook geldt voor het Mobiliteitsfonds als geheel en bijvoorbeeld voor de keuzes voor instandhouding. Daar schrijft de Minister, het kabinet, ook iets over in zijn brief. Hoe verhouden deze afwegingen zich tot elkaar? Hoe bewaakt het kabinet de samenhang tussen deze kaders? Hoe gaat het kabinet de

Kamer helpen om het geheel aan afwegingen in de toekomst navolgbaar en toetsbaar te maken?

Voorzitter. Wat het plan van aanpak voor beheersing van het programma betreft wil ik graag het volgende opmerken. Ik waardeer dat het plan nu bij de Kamer ligt en dat het kabinet een jaarlijkse voortgangsrapportage naar de Kamer wil sturen met daarin de voortgang, de mijlpalen en de financiële situatie. De rapportage lijkt zich te richten op de voortgang van de projecten, en minder op de uitkomsten voor de maatschappij. Ik wil het kabinet bij dezen graag oproepen om een link te leggen met de doelen uit het afweegkader en om die mee te nemen, om zo inzicht te krijgen in de doelmatigheid van bestedingen. Dat inzicht is belangrijk om de doeltreffendheid te kunnen meten. Dat is een belangrijke voorwaarde.

Voorzitter. Wordt de regionale bereikbaarheid bijvoorbeeld daadwerkelijk verbeterd door de investeringen die het kabinet voorstelt? Zien we positieve effecten op ruimtelijke kwaliteit, gezondheid en circulariteit? Ik roep de bewindspersonen op om het programma na afloop sowieso te evalueren vanuit de doelstellingen die vooraf zijn gesteld, maar daarvoor moet informatie verzameld worden gedurende de looptijd van de projecten. Ik zal als rapporteur persoonlijk in contact blijven met de ambtelijke organisatie op het ministerie over de informatiewaarde van de jaarlijkse voortgangsrapportage. Dat lijkt me buitengewoon belangrijk voor het rapporteurschap.

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Minhas. Ik denk dat ik u namens alle leden mag bedanken voor uw inzet. Het is veel extra werk. Dank u wel daarvoor. Dan gaan we luisteren naar een reactie van beide bewindspersonen. Ik begin met de Minister.

Minister Harbers:

Voorzitter, dank u wel. Ik dank de rapporteur, de heer Minhas, voor zijn inbreng en vooral ook voor de rol die hij vervult en het vele werk dat hij heeft gedaan als rapporteur voor het Mobiliteitsfonds en het MIRT en specifiek de woningbouw gelden. Ik zal aan het begin van deze vergadering kort ingaan op de punten die de heer Minhas naar voren heeft gebracht. Zijn eerste punt ging over de toepassing van het afweegkader voor de woningbouw middelen in de praktijk. Het afweegkader is vorig jaar toegepast op de door de regio aangedragen plannen op pakketniveau, om zo binnen een bepaalde woningbouwlocatie tot de juiste samenstelling van maatregelen te komen. Dat afweegkader bestond uit vier elementen, waaronder woningbouwwaarde en bereikbaarheidswaarde. De scores op die twee elementen kunnen we met de MIRT-brief in het najaar gewoon naar de Kamer sturen, zodat ze helemaal navolgbaar zijn. De andere twee elementen, randvoorwaarden en integrale ruimtelijke afweging, zijn niet kwantitatief, maar kwalitatief getoetst. Het gaat er daarbij bijvoorbeeld om dat de woningbouw op termijn kan voldoen aan randvoorwaarden als water- en bodemsturend, stikstof, geluid en externe veiligheid. Dat waren voorwaarden om ook als het ware de eerste toegangshobbel tot dit programma over te komen. In diezelfde brief zal ik ook aangeven hoe dit proces in zijn werk is gegaan. Maar nogmaals, het is meer een kwalitatieve score dan een kwantitatieve.

De heer Minhas vroeg ook hoe de verschillende afwegingen op het Mobiliteitsfonds zich tot elkaar verhouden en hoe dit voor de Kamer navolgbaar en toetsbaar is. Als voorbeeld noemde hij hoe pakketten zich verhouden tot elkaar en ook keuzes voor instandhouding. In dit licht hebben wij vorig jaar in het beleidsprogramma, de uitwerking van het coalitieakkoord, een aantal uitgangspunten gedefinieerd, namelijk instandhouding heeft prioriteit, niet elke bereikbaarheidsvraagstuk vraagt per definitie om een mobiliteitsoplossing, bij nieuwe opgaven kijken we

gebiedsgericht en eerst naar het benutten van de bestaande infrastructuur en tot slot – daar sprak ik net al over – hebben we voor de ontsluiting van de woningbouw een specifiek kader gehanteerd, gericht op het mogelijk maken van woningbouw.

Dit voorjaar hebben we de Kamer geïnformeerd over de afweegmethoden die voor het Mobiliteitsfonds in ontwikkeling zijn. Die afweegmethode helpt bij het maken van de keuze welke opgave vanuit de investeringsruimte, nadat het basiskwaliteitsniveau voor instandhouding afdoende is afgedekt, opgepakt moet worden. We hebben hier recent, in maart en ook later nog, debatten over gevoerd, waarin ik ook heb aangegeven dat die afweegmethode op dit moment verder wordt uitgewerkt. Conform de eerder gedane toezegging, wordt u daar dit najaar over geïnformeerd. Het derde punt van de heer Minhas – dat vind ik ook een zeer aangelegen punt – is zijn oproep om het programma Woningbouw en Mobiliteit te evalueren na afloop vanuit de doelstelling en, het allerbelangrijkst, daarvoor ook informatie te verzamelen de komende jaren. Die oproep tot een goede evaluatie en het daarvoor verzamelen van informatie ondersteun ik van harte, dus dat gaan we doen. Een paar dingen nu alvast daarover. De doelstelling van het programma komt uit het coalitieakkoord: goede ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningen. Die doelstelling gaan we samen met de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening evalueren. We gaan ons dus ook even verdiepen – misschien dat daar ook nog weleens een keer aanvullend gesprek met de heer Minhas in zijn rol als rapporteur voor nodig is – in wat de technische uitdagingen in de opzet van zo'n evaluatieonderzoek zijn. Dat moeten we gewoon even verder uitwerken in de komende periode en daar betrek ik ook graag de inzichten van de rapporteur bij.

Daarbij geldt ook dat de regio ons heeft opgeroepen om de administratieve lasten te beperken. We moeten het dus even zo inregelen dat we wel die evaluatie kunnen doen, maar dat we kijken hoe dat kan zonder keer op keer extra vragen aan de gemeenten te stellen en tot extra administratieve lasten te komen. Dat moeten we dan even goed inregelen met elkaar. Het allerbelangrijkste is dat we er van rijkszijde voor zullen zorgen dat we gewoon de informatiepositie op orde hebben, zodat die evaluatie te zijner tijd goed kan worden uitgevoerd. We werken ook met een gemeenschappelijk programmabureau, juist voor de aansturing van al de projecten die onder die 7,5 miljardgelden vallen en ook vanwege leerervaringen tussen gemeenten en om tegenslagen snel te kunnen opvangen. Ik vermoed dat we ook via dat programmabureau straks een behoorlijke informatiepositie al van meet af aan in beeld hebben.

Voorzitter, dat waren volgens mij de punten die de heer Minhas naar voren bracht. Ik hoop die hiermee afdoende te hebben beantwoord.

De heer Minhas (VVD):

Hartelijk dank. Volgens mij heeft de Minister aan de Kamer toegezegd om in de najaarsbrief nadere toelichting te geven op die afwegingen en dat is afdoende voor de belangrijkste vraag die ik had als rapporteur. Tegelijkertijd zeg ik ook dat een kwantitatieve beoordeling die boven een kwalitatieve gaat, meetbaar moet kunnen zijn, zeker als je die ten opzichte van andere projecten doet. Ik hoop dat de Minister dat ook meeneemt in zijn brief.

Tot slot. Ik vond het goed dat de Minister zei dat het niet goed is dat wij, omdat we per se iets willen evalueren, iets op touw zetten waardoor straks meer administratieve lasten richting de medeoverheden gaan. Tegelijkertijd vind ik het goed dat de Kamer op een goede manier wordt geïnformeerd over de besteding van gemeenschapsgeld. Het is heel veel geld en daar mag ook verantwoording tegenover staan, zonder het doel te hebben om daar een administratieve druk op te tuigen.

Dank u wel, voorzitter.

Minister Harbers:

Dank aan de heer Minhas voor zijn inbreng en zijn reactie. Het klopt: wij zullen het gewenste inzicht in de toepassing van het afwegingskader in die najaarsbrief bieden, zowel hoe we dat met de kwantitatieve criteria als met de kwalitatieve criteria hebben gedaan.

Het laatste punt meen ik al zo uitgesproken te hebben. Wij zorgen er in ieder geval voor dat we goed inzicht hebben in de besteding van die 7,5 miljard euro belastinggeld en in alle relevante informatie. Ik denk ook zeker dat het ons moet lukken om dat op zo'n manier te verzamelen dat we niet iedere gemeente horendol maken met al onze extra vragen.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer de Minister. Mevrouw de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Voorzitter, de Minister heeft namens ons beiden geantwoord. Maar ik dank de heer Minhas uiteraard ook voor al het werk dat hij heeft verricht.

De voorzitter:

Dan kunnen we beginnen met het commissiedebat. Ik geef graag als eerste het woord aan meneer Koerhuis van de Volkspartij voor Vrijheid en Democratie.

Meneer Koerhuis, houd er rekening mee dat u die zeven minuten moet delen met uw buurman; dat daar geen heibel over ontstaat.

De heer Koerhuis (VVD):

Voorzitter, vandaag hebben we het debat over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, het MIRT-debat. Voordat we beginnen wil ik toch even stilstaan bij de storm Poly en de dode die is gevallen, de gewonden en alle schade.

We zagen al dat er 1,25 miljard per jaar aan onderhoudsgeld te weinig is. We zien nu dat hier een taakstelling van bijna 5 miljard bovenop komt. De Minister wil hier al dit jaar aan voldoen voor wegen en vaarwegen, maar de Staatssecretaris pas volgend jaar. Wat ons betreft moet dit gelijk blijven opgaan. De Staatssecretaris heeft toegezegd een rapport over het achterstallig onderhoud voor het najaars-MIRT te sturen. Kan ze dit ook toezeggen voor de taakstelling voor spoorwegen en het ov?

Het probleem van aanlegprojecten is dat we hiervoor een wettelijk besluit moeten nemen en dat het proces nog jaren zal duren. De kans die de schuif van aanleg- naar onderhoudsprojecten geeft, is dat we de vervanging van bruggen, viaducten en tunnels naar voren gaan halen en de banen in de bouw kunnen behouden. Voor het onderhoud schiet het tekort, want vervanging of opwaardering zou beter zijn. Kan de Minister bijvoorbeeld bermmaatregelen doortrekken naar de bruggen, viaducten en tunnels die we gaan vervangen?

We vragen al langer om het proces van aanbesteding eind dit jaar te starten. Hoe gaat dit proces eruitzien en wat kunnen we doen om dit proces te versnellen? Als voorbeeld noem ik de Haringvliegbrug. Die kreeg mid 2021 problemen en de vervanging is al begonnen. De twee aanlegprojecten waarover al een wettelijk besluit is genomen, blijven echter staan. Dat zijn de A4/A15 en de A27 Amelisweerd.

Amsterdam wil het binnenstedelijke verkeer afwentelen op de ring, iets wat Utrecht al jaren doet. We hebben een motie aangenomen gekregen over het in kaart brengen van de doorstroming en de verkeersveiligheid van de A27 Ring oost, de A12 Ring zuid en de Noordelijke Randweg Utrecht. Graag een stand van zaken.

Ik ben een Kamerlid uit Oost-Nederland. Symbolisch voor de verbinding tussen de Randstad en Noord- en Oost-Nederland zijn de knooppunten Hoevelaken en Barneveld. Kan de Minister onderzoeken hoe deze twee aanlegprojecten te laten staan?

De aanlegprojecten die beperkt stikstofproblemen hebben, blijven ook staan: de N33 en de vaarweg Groninger zeehavens, de N35 Nijverdal-Wierden, het knooppunt Raalte, het knooppunt Gouwe, het knooppunt Zaarderheiken en de sluis Wilhelminakanaal. We zijn hier blij mee, maar hoe gaat de Minister met de stikstofproblemen om? Hoe ziet het proces eruit? Graag een toelichting per project.

We blijven staan voor de toekomstige aanlegprojecten die we hebben afgesproken. Kan de Minister toezeggen dat deze projecten in ieder geval in het MIRT-boek blijven staan?

De N35 is een belangrijke verbinding in Overijssel. We zijn blij dat twee projecten blijven staan, maar we willen ook graag dat de N35 Wierden-Nijverdal blijft staan. Kan de Minister samen met de provincie stikstofruimte zoeken of een oplossing die geen stikstofruimte kost, bijvoorbeeld de vervanging van twee bruggen naar voren halen en de verlegging om Mariënheem heen? De Minister en de provincie hebben afgesproken alles fiftyfifty te doen. De provincie wil haar 100 miljoen al investeren. Kan de Minister toezeggen dat onze 100 miljoen blijft staan?

De A58 is een belangrijke verbinding in Brabant. We zijn blij dat het knooppunt Zaarderheiken blijft staan, maar we willen graag dat de doorstroming op de A58 wordt verbeterd. Zou de Minister samen met de provincie willen kijken naar een oplossing die beperkt stikstofruimte kost, bijvoorbeeld de Noordelijke rondweg Breda?

De 7,5 miljard woningbouw gelden en de 200 miljoen verkeersveiligheids-gelden blijven ook staan. Ook hier zijn we blij mee, maar die projecten lopen net zo goed tegen stikstofproblemen aan. Hoe gaan de Minister en de Staatssecretaris hiermee om?

De N36 en de N50 zijn de gevaarlijkste wegen van Nederland. Ik zie dat Rijkswaterstaat de permanente maatregelen pas in 2025 en 2026 gaat uitvoeren. Kunnen we dit eerder doen? Ik begrijp dat Rijkswaterstaat ernaar kijkt om de N36 af te waarderen van 100 naar 80 en om een deel van de 115 miljoen verkeersveiligheids-gelden in te zetten voor de vervanging van bruggen en viaducten. Maar we moeten opwaarderen en niet afwaarderen. Kan de Minister de onderhoudsgelden en niet de verkeersveiligheids-gelden inzetten voor de vervanging van bruggen en viaducten?

Voorzitter, tot slot. De opvang van schipperskinderen is vastgelopen in procedures van het Ministerie van VWS. Die kinderen worden uit hun opvang in Noord-Nederland, Zeeland en Limburg gezet. Samen met mevrouw Van der Plas en de heer Stoffer heb ik schriftelijke vragen gesteld om dit te voorkomen. Wat pijn heeft gedaan in de binnenvaart, is dat in de beslisnota staat dat familiebedrijven op oude en vervuilende schepen varen en dat familiebedrijven geen duurzaam bedrijfsmodel hebben. Ik ken de Minister en ik wil hem de kans geven hierop te reflecteren.

Het probleem van het zogenaamde claimrecht van VWS is nog steeds niet opgelost. De kinderen worden nog steeds uit hun opvang gezet en ik begrijp dat in de opvang in Nieuwegein de kinderen ondertussen tussen de vluchtelingen worden opgevangen. Dit moet stoppen. Ik wil dat de Minister ingrijpt.

De voorzitter:

Er is een interruptie van meneer Madlener, PVV. Ja, meneer Madlener, meneer Koerhuis is klaar. Daarna gaan we naar de heer Minhas. Er blijft nog ongeveer een dikke 2,5 minuut over. Van uw collega's moet u het hebben, meneer Minhas!

De heer Madlener (PVV):

Ik heb inderdaad een vraag aan de heer Koerhuis, aan het einde van zijn betoog. Ik hoor vooral «hier zijn we blij mee, daar zijn we blij» en «nou blijft het misschien wel staan voor de toekomst», maar de helft van alle

projecten is geschrapt door dat belachelijke stikstof, terwijl de stikstofuitstoot van het verkeer al jaren enorm daalt! De Minister zet zomaar een streep door oude afspraken waar regio's op rekenen en de VVD komt hier met een verhaal van: nou, daar zijn we wel blij mee. Ik vind het echt een waardeloze inbreng. Ik had een veel steviger verhaal van de VVD verwacht. Wat is dat nou?

De voorzitter:

Wat is dat nou, meneer Koerhuis?

De heer Koerhuis (VVD):

Nou ja, wat er is, is dat wij graag vooruitkijken in plaats van achteruit. Stikstof is niet het enige probleem. Denk ook aan de taakstelling en de kostenstijging. Ik verwees daar al naar in mijn inbreng. Er zijn dus meer problemen op infra dan alleen dat. Dan kijk ik liever vooruit naar wat wel kan in plaats van achteruit naar wat niet kan, zoals de heer Madlener doet.

De heer Madlener (PVV):

En denkt de heer Koerhuis dan dat het probleem van die kostenstijgingen kleiner wordt door het uit te stellen? Ik denk eerlijk gezegd dat die kosten alleen maar verder gaan stijgen. Ik denk dus helemaal niet dat het slim is om dat allemaal uit te stellen. Ik zie oude afspraken met de regio. Die rekenen op wegbreidingen. Daar wordt zomaar een streep doorheen gezet. Ik zie dat de stikstofuitstoot van het verkeer de afgelopen jaren gigantisch is gedaald.

De voorzitter:

En uw vraag is?

De heer Madlener (PVV):

Waar is die stikstofruimte gebleven? Vindt de VVD niet dat die de automobilist totaal in de steek laat en ook de regio's in de steek laat? Ze komen hier alleen maar met een verhaal van: geweldig, Minister, wat doet u dat toch goed.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik heb een heel aantal vragen genoteerd. Het eerste was ik gewoon eens met de heer Madlener. Hij heeft er gelijk in dat we niet moeten gaan uitstellen. Dat is het probleem met aanlegprojecten. Over slechts twee ervan hebben we een tracébesluit genomen, over de rest niet. Waar we een tracébesluit over hebben genomen, blijft staan, maar de rest niet. Dat komt ook omdat het nog jaren gaat duren. De heer Madlener zegt: we moeten niet gaan uitstellen. Precies, daar ben ik het mee eens. We moeten dat geld naar voren halen en die schop moet nu de grond in. Vervolgens zegt de heer Madlener: we moeten de auto niet in de steek laten. Dat doen we ook niet. Onderaan de streep gaan we meer geld uitgeven aan weginfrastructuur, maar we halen dat geld naar voren en stoppen dat in vervanging en opwaardering van bruggen, tunnels en viaducten. Tot slot, over het niet in de steek laten van regio's. Dat ben ik ook met de heer Madlener eens. Ik heb al wat voorbeelden van regionale wegen in mijn spreektekst staan. Ik zou de Minister en de Staatssecretaris wel – dat heb ik in eerder debatten ook gedaan – op het hart willen drukken om te zorgen voor zo veel mogelijk bestuurlijke rust en de afgesproken regionale gelden zo veel mogelijk in die regio's te laten.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

De VVD zit hier wel aan de knoppen, al jaren. Ik haak even aan bij de heer Madlener op het punt van de stikstofproblematiek. We zien dat Nederland door die stikstofwet, door die stikstofregels, aan alle kanten gewoon compleet vastloopt. Er staan mensenlevens op het spel. Wegen moeten

ook veiliger gemaakt worden. Kijk naar Mariënheem, naar de N35, waar een rondweg zou komen. In de Vogel- en Habitatrichtlijn – die heeft te maken met de Europese natuurwetgeving – staat gewoon letterlijk dat als de sociaal-maatschappelijke gevolgen van het natuurbeleid voor het natuurherstel zo zwaar worden, ervan kan worden afgeweken. Ik heb één zetel in de Kamer. Ik vecht me hier helemaal rot om die stikstofregels een beetje op een normaal niveau te krijgen. De VVD heeft 35 zetels. Die zit hier aan de knoppen. Die kan een noodwet maken. Die kan een wetsvoorstel maken waardoor we Nederland van het slot krijgen, zonder dat je natuurherstel tegengaat. Waarom doet de VVD dit niet? Je ziet het nu namelijk ook weer. Het is gewoon verschrikkelijk. Je ziet het in Ameland ook met die vaargeul, met het baggeren, met Natura 2000; alles gaat gewoon op slot.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik sta voor Mariënheem. Het gaat om leefbaarheid en verkeersveiligheid. We hebben afgesproken met de Minister dat verkeersveiligheid blijft staan. Ik hoop op een goede toezegging van de Minister. We hebben het hier vandaag over infra. Ik wil dus niet ingaan op de Vogel- en Habitatrichtlijn. Volgens mij moeten we dat in de commissie over natuur doen en niet hier. Ik ben het eens met mevrouw Van der Plas. Ik trek graag samen met haar op voor Mariënheem en Ameland. Dat moet namelijk ook gewoon geregeld worden. Het is terecht dat mevrouw Van der Plas daar laatst een vraag over kon stellen in het mondelinge vragenuur. Het kan gewoon niet zo zijn dat die Amelanders niet naar hun eiland kunnen gaan.

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

Nou, dat kan dus wel zo zijn, want het gebeurt. Dat kan dus wel zo zijn. Dit is ook weer typisch: «Ik ga hier niet over de Vogel- en Habitatrichtlijn praten; dat moet in de commissie Landbouw.» Dit is het grote probleem. Het moet integraal zijn. «Ik ga hier niet over praten, want stikstof, want ammoniak uit de veehouderij.» Dit is het grote probleem: ministeries maken hier geen integraal beleid voor. Door die natuurregels uit Europa, door die strenge stikstofwet die wij hebben aangenomen – nou, ik deed dat niet, gelukkig, maar andere partijen vóór mij – zit het land op slot. Het hangt wel degelijk met elkaar samen. Het hangt honderdduizend procent met elkaar samen. Door die regels kan hier namelijk niks meer. De heer Koerhuis zegt dan: dat moet je in de commissie over natuur bespreken. Nee! Dit moeten we ook hier bespreken. Die mogen ...

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dat zei ik niet. Dat zei ik niet!

De **voorzitter**:

Nee, meneer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dat zei ik niet, mevrouw Van der Plas.

De **voorzitter**:

Nee, meneer Koerhuis. Mevrouw Van der Plas is aan het woord.

De heer **Koerhuis** (VVD):

O, sorry, u zei: meneer Koerhuis.

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

Ik wil nog even afsluiten. Dat is dus juist wat we moeten doen. We moeten het integraal oppakken om Nederland te redden, zal ik maar zeggen. Hoeveel schade wordt hier wel niet door aangericht? We hebben het erover dat de natuur geen dag kan wachten. Nou, de regio kan geen dag

wachten. Nederland kan geen dag wachten. Laten we het daarover hebben en ga aan de slag met een wetsvoorstel om een noodwet of wat mij betreft een spoedwet te maken om Nederland van het slot af te krijgen.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Nogmaals, ik heb niet gezegd dat ik het hier niet over de regio of over regionale infrastructuur wil hebben. Dat heb ik niet gezegd. Maar als mevrouw Van der Plas begint over de Vogel- en Habitatrichtlijn, zou ik haar toch echt voorstellen om voorstellen tot aanpassing van die Europese richtlijn te doen in de commissie Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. Dat zou ik haar voorstellen. Voor de rest ben ik het er helemaal mee eens. Als we het hebben over Mariënheem, gaat het over verkeersveiligheid. Ik begrijp dat we verkeersveiligheidsprojecten laten staan, vandaar ook mijn vraag aan de Minister. Ik begrijp dat wij hier samen in optrekken. Laat het alstublieft staan.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van der Plas, u hebt maar vier interrupties. Ik zeg het maar even. U hebt er pas twee gebruikt, hoor. Maar realiseert u zich dat u nu al naar de derde interruptie gaat.

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

Even één dingetje. Ik moet zo eventjes weg naar de stemmingen. Er zijn zo meteen stemmingen. Ik ben dan dus even weg. Ik kom weer terug als de stemmingen zijn geweest.

De **voorzitter**:

Dat wil ik ook wel even uitleggen. Wij hebben inderdaad collega's die kunnen stemmen. Als eenmansfractie moet u inderdaad zelf gaan stemmen, dus alle begrip daarvoor. Dan bent u hier ontheven van uw verplichtingen. Mevrouw Van der Plas, wacht u nog heel even, want meneer Koerhuis heeft nog een aanvulling op uw vraag.

De heer **Koerhuis** (VVD):

In mijn beantwoording verwees ik naar Mariënheem, maar er zijn nog veel meer projecten die kunnen. Mevrouw Van der Plas zegt: alles staat stil, er kan niks meer. Dat is niet waar. Het spijt me heel erg, maar dat is niet waar. Ik heb een hele reeks projecten genoemd die wel doorgaat, ook in de regio. Ik wil daarin graag samen optrekken in plaats van tegenover elkaar staan.

De **voorzitter**:

Dan gaan we naar meneer Minhas. Er zijn geen interrupties meer. Meneer Minhas, uw collega heeft nog ongeveer 2 minuten en 40 seconden overgelaten.

De heer **Minhas** (VVD):

Voorzitter. Die collega van mij praat veel over de auto en daar hebben we volgens mij al genoeg over gesproken. Het ov is ook hartstikke belangrijk. U kent de VVD als een partij die de reiziger in het ov vooropstelt. De opgaven op het gebied van het ov zijn gigantisch. In het voorstel van het kabinet blijven de investeringen voor nieuwe projecten die op basis van het coalitieakkoord zijn toegekend, overeind, maar mijn vraag aan het kabinet is hoe realistisch dat is. U houdt ze graag overeind omdat u die middelen heeft toebedeeld, maar rondom Breda, Tilburg en Den Haag zagen we eerder al stikstofproblemen, waardoor bouwprojecten niet door konden gaan. Hoe realistisch is het dat deze projecten ook nog overeind blijven?

Verder zijn we benieuwd naar de passage in de MIRT-brief. Daarin staat dat er toenemende druk is op de binnenstedelijke gebieden, op de binnenstedelijke infrastructuur, inclusief ov-infrastructuur. Het kabinet legt vervolgens de focus op binnenstedelijk bouwen. Ik ben wel benieuwd of de Minister en de Staatssecretaris de knelpunten die ze ervaren – die staan namelijk in de brief – ook delen met hun collega die over Wonen gaat. Want laten we nou ook kijken hoe je buitenstedelijk kan bouwen en daar de ov-voorzieningen beter kan maken. Ik ben benieuwd hoe de bereikbaarheid van de buitenstedelijke locaties op orde kan worden gebracht, simpelweg omdat bouwen daar veel makkelijker is.

Voorzitter. De Kamer heeft vorig jaar tijdens de begrotingsbehandeling gevraagd of we een inventarisatie kunnen maken van locaties waar we met snelle busverbindingen de bereikbaarheid kunnen verbeteren, de zogenaamde BRT. Dat is een slimme en snellere manier om openbaar vervoer aan te leggen, om dorpen en steden aan elkaar te verbinden, door bestaande infrastructuur te gebruiken. Ik ben benieuwd of de Staatssecretaris kan aangeven waar volgens haar de kansen liggen en op welke plekken BRT volwaardig onderdeel kan worden van onze ov-infrastructuur. Ook hebben we eerder aandacht gevraagd voor grensoverschrijdende treinverbindingen. Ik ben benieuwd of de Staatssecretaris kan toelichten hoe het staat met de verbindingen Eindhoven-Heerlen-Aken en Antwerpen-Hamont-Weert en het belangrijke knooppunt Zwolle-Meppel, waarvoor eerder al geld beschikbaar is gesteld. Maar vergeet ook niet Zwolle-Twente-Münster, want daar komt de elektrificatie. Daar heeft het kabinet al een goede stap op gezet, maar het moet nog gebeuren. Ik ben benieuwd wat de stand van zaken is.

Tot slot, voorzitter. De VVD maakt zich ontzettend zorgen over het project Zuidasdok. Dat project dreigt weer miljoenen duurder te worden en ook niet op tijd af te komen. Ik ben benieuwd hoe de Minister ervoor gaat waken dat andere projecten niet hetzelfde lot beschoren zijn. En hoe gaat hij voorkomen dat Zuidasdok bij oplevering niet opnieuw in de problemen komt simpelweg omdat de stad Amsterdam besluit om binnenstedelijke wegen af te sluiten?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Perfect binnen de tijd, meneer Minhas, zoals altijd. Dank u wel daarvoor. Dan gaan we naar de geachte afgevaardigde van de mannenbroeders van de SGP, meneer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter, u kunt altijd zo prachtig aankondigen. Dat doet me altijd goed. Maar goed, er zijn ook een aantal dingen die mij wat minder goed doen. Daar wil ik nu bij stilstaan.

De bel gaat. Zal ik een minuutje wachten, voorzitter?

De voorzitter:

We zetten de tijd even stil. Dit is de stemmingsbel, voor degenen die dit niet weten. Die duurt vrij lang.

Meneer Stoffer, alstublieft.

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter, dan ga ik opnieuw beginnen. Een minuutje bezinning is misschien wel goed geweest.

Voorzitter. Laat ik maar met de deur in huis vallen: de SGP plaatst grote vraagtekens bij de dikke streep door de zeventien infraprojecten. Wat ik mis, is inzicht in de stikstofruimte of natuurcompensatie die per project nodig zou zijn en in de gevolgen op de weg van dat we dit niet doen. Mijn eerste vraag aan de Minister is of hij deze informatie per project, en ook

echt per project, naar de Kamer zou willen sturen, zodat we daar op z'n minst een beetje inzicht in hebben.

Laat ik dan ook maar gelijk beginnen met knooppunt Hoevelaken. Wij als SGP zijn het gewoon echt niet eens met het uitstel van de aanpak van knooppunt Hoevelaken, van het stoplichtknooppunt A1-A30 en van de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal. De aanpak van deze knooppunten is volgens mij heel erg belangrijk, ook met het oog op de woningbouw-opgave in de regio's waar die wegen liggen. Knooppunt Hoevelaken zorgt al jarenlang voor heel veel files. Aan de voorbereiding van het project – ik heb er zelf nog een beetje aan bijgedragen in het begin – wordt gewoon echt al jaren gewerkt. Volgens mij kan je het dan toch gewoon niet maken om deze draaischijf, die ook voor de logistiek heel belangrijk is, weer in de wachtstand te zetten. Vanmorgen was TLN bij ons met een brochure. Daarin stonden ook het knooppunt Hoevelaken en het knooppunt A1-A30 echt prominent bovenaan.

Voorzitter. Ik zat nog even te kijken op het internet. Daar zie je dat Minister van Nieuwenhuizen in 2018 – ik zat toen in de Kamer, maar nog niet zo heel lang – aankondigde: «We gaat het daar echt doen. Het knooppunt Hoevelaken is aan vernieuwing toe. Het verkeer loopt gewoon vast bij het verouderde klaverblad en de aansluiting naar snelwegen.» In 2021 zouden we beginnen en het zou nu, in 2023, klaar zijn, maar er is gewoon helemaal niets gebeurd. Sterker nog, het gaat naar achteren. Dat is mij echt een graat in de keel; dat meen ik serieus. Ik vind dit echt onverteenbaar. Ik snap het ook niet. Ik hoop dat de Minister er wat meer over kan zeggen. Maar ik vind niet alleen dat er wat over gezegd moet worden; het moet wat mij betreft gewoon anders geprioriteerd worden.

Voorzitter. De A1-A30 speelt daar ook direct in mee. Er is vanuit de regio een voorstel gedaan om op z'n minst in de fasering de aanpak op te pakken en om eerst de onveilige situatie aan de zuidkant aan te pakken. Ik ben wel erg benieuwd hoe de Minister daartegen aankijkt en of hij ook mogelijkheden ziet. Ik in ieder geval wel, en de regio ook. Volgens mij moeten we dat ook gewoon doen.

De N35 is net al benoemd. Daar gaat het om de verkeersveiligheid.

Volgens mij moeten we met elkaar constateren dat het niet zo kan zijn dat stikstof voor verkeersveiligheid gaat. Dit gaat over mensenlevens. Dat kunnen we gewoon niet doen. Ik heb begrepen dat de regio 100 miljoen euro cofinanciering klaar heeft staan en dat die ook ten aanzien van de fasering voorstelt om die 100 miljoen al vooraf in te zetten, als de regio ervan uit kan gaan dat die andere 100 miljoen van het Rijk komt. Daartoe is de regio bereid. Ik hoor dus heel graag of de Minister die uitdaging wil aangaan door die handschoen die de regio hem nadrukkelijk toewerpt op te pakken. Ik zou zeggen: dat geld hoeven we volgens mij niet op de plank te laten liggen.

Voorzitter. Het kan toch niet zo zijn dat we wel 100 miljoen euro uittrekken voor stadsparken en bewaakte fietsenstallingen bij woningbouwprojecten in bijvoorbeeld Amsterdam en Almere, en dat een onveilige rijksweg in Twente, waarbij het echt gaat over mensenlevens, het nakijken heeft? Want dat is volgens mij waar de Minister voor kiest. Hij laat 7,5 miljard euro voor ontsluiting van nieuwe woningbouwprojecten helemaal ongemoeid, maar zet wel k ihard het mes in de gewone infraportefeuille. Ik vind echt dat dat de verkeerde prioriteitstelling is. Ik mis daarin ook echt de integrale afweging. Is de Minister dus bereid om die portefeuille met 7,5 miljard euro kritisch door te lichten, zodat er mogelijk een deel van dat budget verschoven kan worden naar de gewone infraportefeuille?

Voorzitter. Ik moet overigens ook zeggen dat ik mede namens de heer Omtzigt spreek, dus alles wat ik gezegd heb, is mede namens hem. Ik heb hem ook beloofd dat ik nadrukkelijk de N35 hier zou benoemen. Dan heb ik het over de weg die loopt vanaf Enschede tot aan de grens bij Glanerbrug, dus vanaf de Zuiderval bij Enschede tot aan de Duitse grens. Ook daar zit namelijk nog een vreemd stukje in de weg. Daar zit echt zo'n

klein stukje dat gewoon geen tweebaansweg is. Ik denk dat het goed is om daar ook nog eens naar te kijken. Dat hoeft niet gisteren, maar ik denk dat het goed is om er met urgentie naar te kijken zodat we het niet gaan laten liggen.

Voorzitter. Het geld voor de zeventien projecten gaat van de plank af naar onderhoud. Hoe gaat de Minister borgen dat er over een paar jaar wel weer geld klaarstaat voor de projecten die nu wat naar achteren zouden gaan? We hebben nog een kaasschaaf van 2 miljard euro. Die is hier volgens mij nog niet ingevuld. Ik ben ook wel benieuwd wat die zou kunnen betekenen. Het is van groot belang dat er geïnvesteerd wordt in alternatieve maatregelen om de huidige verkeersellende te beperken, bijvoorbeeld op de A15. Hoeveel budget wil de Minister beschikbaar stellen voor onder meer betere benutting van andere mobiliteiten? De SGP heeft ook een paar vragen over de situatie in Zuidwest-Nederland. Ik hoor graag wat de stand van zaken is bij het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel. Dat moet snel handen en voeten krijgen. De vele bruggen en sluizen in het gebied zorgen ook nog eens voor een hele grote instandhoudingsopgave. Ik denk dat een planning daarbij echt van cruciaal belang is. Ik wil er bij de Minister op aandringen om dat samen met onder andere de provincies Zeeland en Zuid-Holland samen op te pakken. Dat geldt ook gewoon breder, want de ellende die we afgelopen tijd hebben gezien en ook nu nog zien rond de opeenvolgende afsluiting van de Haringvlietbrug en Heinenoordtunnel, laat zien dat een hele goede spreiding en afstemming van instandhoudingsprojecten echt cruciaal zijn. Voorzitter. Dan heb ik nog een vraag over de verbreding van de A27 tussen Houten en Hooipolder. Rijkswaterstaat heeft onverwacht aangegeven dat de tweede Merwedebrug optioneel is en van de baan zou kunnen zijn, maar volgens mij hou je dan toch gewoon een flessenhals op dat traject. Dat moeten we niet willen. Ik zou heel graag willen weten wat de gedachte daarachter is.

Tot slot, voorzitter. De Kamer heeft gevraagd om in afwachting van de corridorstudie, waarbij gekeken zal worden naar nieuwe stations en een sprinterverbinding langs Barneveld-Noord en Stroe, alvast te kijken wat nodig is voor de inpassing van deze stations. Ik ben benieuwd wat de stand van zaken is. Als de corridorstudie groen licht geeft, dan kunnen we volgens mij heel snel van start.

Daar laat ik het bij, voorzitter, want ik ben bijna aan mijn tijd. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Stoffer, voor uw inbreng namens de SGP. U had het over TLN. Voor degenen thuis die dat niet weten: dat staat voor Transport en Logistiek Nederland. Meneer Alkaya, Socialistische Partij. Ik zal meteen even vermelden dat u dadelijk nog naar de beëdiging van uw nieuwe collega gaat, dus dat u ons waarschijnlijk ook zal gaan verlaten.

De heer Alkaya (SP):

Voorzitter, ik ben zelfs al heen en weer gelopen.

De voorzitter:

Het is al gebeurd? Zo! Dat heb ik gemist allemaal.

De heer Alkaya (SP):

Het duurde zo lang om een Kamerlid te beëdigen dat ik meteen aan de beurt ben nu weer ik terug ben.

De voorzitter:

Alstublieft, meneer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Dank u wel, voorzitter. Dat kan geen toeval zijn, dat heeft natuurlijk met de voorzitterschapskunsten te maken.

Voorzitter. Veel grote infrastructuurprojecten liggen stil of zijn vertraagd vanwege de stikstofuitstoot, personeelstekorten en de stijgende prijzen voor grondstoffen en energie. Het ziet er niet naar uit dat dit op korte termijn gaat veranderen. De SP heeft er begrip voor dat in deze situatie de aandacht en het geld uitgaan naar onderhoud van bestaande infrastructuur, waar al veel achterstallig onderhoud was, in plaats van naar grootschalige nieuwe projecten. Maar wij maken ons wel zorgen over de toekomst van de binnenvaart en het openbaar vervoer in ons land. Zo vragen wij ons af wat de huidige situatie, waarin projecten stilliggen en het kabinet ook nog eens de broekriem aanhaalt, voor de Lelylijn gaat betekenen. De financiering is namelijk nog steeds niet rond. De gereserveerde 3 miljard voor de Lelylijn is weliswaar geen onderdeel van die bezuinigingen, maar als er op de totale infrastructuur wordt bezuinigd, kan de Lelylijn daardoor dan ook negatief beïnvloed worden, zo vraag ik aan de regering. Zijn daar vertragingen voorzien of zijn die geheel uitgesloten? Wat is daar de laatste stand van zaken?

Voorzitter. Wij zijn ook bang dat gemeenten hun woningbouwplannen in de knel zullen zien komen door dit soort vertragingen bij openbaarvervoerprojecten. Als toekomstige bewoners van nieuwbouwwijken volledig aangewezen zijn op de auto, dan kan het kabinet het natuurlijk niet maken om autorijden ook nog eens aan alle kanten duurder te maken. Dat is toch asociaal? Zeker als het openbaar vervoer dat er nog wel is, ook al maar duurder wordt. We hebben deze week nog weer een voorstel van de NS gezien in dat kader. Onder andere de vervoersregio Amsterdam roept ons daarom op om de btw op ov-tickets te schrappen. Maar helaas stemde de Kamer recent nog tegen dit voorstel van de SP, dat wij al vaker hebben ingediend. Wij zullen ons best blijven doen en wij zullen ons blijven inzetten voor betaalbaar openbaar vervoer. De btw op tickets gaat vroeg of laat verdwijnen; daar ben ik van overtuigd.

Een ander punt van zorg betreft de doorstroming in de binnenvaart. Voor schippers worden de problemen met sluizen en bruggen helaas een steeds grotere drempel. Stilliggen of omvaren betekent rechtstreeks inkomstenverlies en levert ook nog eens onnodig uitstoot op. De ambities om minder vrachtwagens over de weg te laten rijden door onze binnenvaartsector te stimuleren, om op die manier dus ook het fileprobleem aan te pakken, komen op deze manier in gevaar. Ziet de Minister kansen om in dit kader meer prioriteit te geven aan het aanpakken van het achterstallige onderhoud aan de sluisen en de bruggen?

De SP vraagt niet alleen al langer aandacht voor het openbaar vervoer en de binnenvaart, zoals we vandaag ook weer hebben gedaan, maar wij geven ook aan waar de benodigde capaciteit en het geld vandaan moeten komen, namelijk door te stoppen met de verbreding van snelwegen. Wij steunen dan ook het verzet tegen de plannen om de A27 bij Amelisweerd te verbreden. In het coalitieakkoord werd ook afgesproken dat de regio ruimte zou krijgen om met een alternatief plan te komen. Dat plan is ook gepresenteerd. Maar ik heb nog geen reactie op dat plan gezien. Kan dat kloppen? Wanneer kunnen we de reactie van het kabinet verwachten?

Voorzitter, tot slot. Op verschillende plekken in het land kampen bewoners met de gevolgen van grootschalige werkzaamheden. Overlast en opstoppingen maken veel mensen het leven zuur. De Minister heeft in een Kamerbrief toegelicht hoe de werkzaamheden aan onder andere de Haringvlietbrug in combinatie met de werkzaamheden aan het Zeeuws spoor hebben uitgepakt voor de inwoners in die regio. Dat is niet het enige. We hebben ook Kamervragen gesteld over onder andere de Velsertaverse. Dat grote onderhoudsprojecten overlast met zich meebrengen is natuurlijk vanzelfsprekend. Maar als je de beantwoording van onze Kamervragen leest, is het wel wonderlijk hoe kort van tevoren lokale organisaties en lokale overheden betrokken worden. Soms is dat

maar twee maanden van tevoren. Zo is extra capaciteit voor bijvoorbeeld lokaal openbaar vervoer nog moeilijk te realiseren. Is de regering bereid om te kijken hoe lokale overheden en organisaties eerder betrokken kunnen worden bij grootschalige projecten van Rijkswaterstaat, zodat overlast geminimaliseerd kan worden en alternatieven eerder uitgewerkt kunnen worden?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Alkaya namens de SP. Meneer Madlener, u heeft een interruptie.

De heer Madlener (PVV):

Ik heb een vraag aan de heer Alkaya. Het is weer het oude SP-verhaal. Hij komt eerst met een leuk verhaal over dat openbaar vervoer betaalbaar moet zijn – prima, dat steunt de PVV – maar dan komt weer het verhaal dat de snelwegen niet verbreed moeten worden. Ik neem aan dat SP'ers ook in een auto rijden, over diezelfde snelweg. De SP is ook de partij die altijd maar voor die massa-immigratie is. Het wordt steeds drukker in Nederland en dan gaan ze hier zeggen dat de snelwegen niet verbreed moeten worden. Meneer Alkaya, u staat toch ook in de file? Ook uw achterban staat in de file. Waarom laat u die mensen in de steek?

De voorzitter:

We spreken via de voorzitter.

De heer Alkaya (SP):

De heer Madlener kent ons plan om arbeidsmigratie te beperken. Tenminste, daar ga ik van uit. Daar staan wij helemaal niet zo zwart-wit in. De heer Madlener doet vaker alsof heel links hetzelfde denkt over alle onderwerpen, inclusief klimaatbeleid en dergelijke. Wij zijn ook samen tegen rekeningrijden, bijvoorbeeld. Het is helemaal niet zo zwart-wit zoals de heer Madlener stelt. Dan specifiek over de verbreding van de A27 bij Amelisweerd. Wij zijn ervan overtuigd dat het kappen van bos niet nodig is. Het vervoer kan daar beter plaatsvinden als je openbaar vervoer stimuleert en je mensen alternatieven aanbiedt dan wanneer je de snelweg alsmaar verbreedt. Want dat gaat ten koste van de natuur daar. SP'ers zitten ook niet alleen maar in de auto. SP'ers gaan ook vaak het bos in. SP'ers zitten overal in het land. We doen van alles, net als PVV'ers. De heer Madlener schetst het heel zwart-wit, alsof bepaalde partijen alleen maar in de auto zitten en bepaalde partijen alleen maar in de trein. Zo zwart-wit is het helemaal niet. Dat weet hij ook.

De voorzitter:

Meneer Madlener, u heeft nog één interruptie inderdaad. Die gaat u niet benutten? Dan gaan uw zeven minuten nu lopen.

De heer Madlener (PVV):

Voorzitter. «Het bos in.» Ja, maar dat bos kun je ook elders aanplanten en dan is er helemaal niks verloren. Het is allemaal flauwekul van de SP. Die willen zich gewoon tegen de auto keren en dat vind ik heel teleurstellend van de SP.

Voorzitter. Iedereen heeft het eigenlijk al gezegd: er is weer van alles stilgezet vanwege stikstof. Maar de stikstofuitstoot van het verkeer – ik heb het net nog even opgezocht – is de afgelopen twaalf jaar gehalveerd! Moet je voorstellen! En dan gaat de regering nu zeggen: stikstof; nu kan er niks worden aangelegd. Dat is belachelijk. Als je je nu gaat voorbereiden om een weg aan te leggen, dan ligt die er misschien over acht of tien jaar. Dan zal de stikstofuitstoot wéér gehalveerd zijn, maar daar wordt geen rekening mee gehouden. Ik vind dan ook dat politici, en zeker onze

regering, zich verschuilen achter de stikstofmaatregelen, net als achter de klimaatmaatregelen. Er wordt altijd gezegd: dat is de schuld van het klimaat. Nu ook weer met de storm. Timmermans zegt al: schuld van het klimaat; dat is nou de klimaatverandering! Maar als ik zeg «goh, het is een beetje een koud voorjaar», dan is dat het weer. Dan heeft dat niets met het klimaat te maken. Het is altijd die selectieve verontwaardiging, altijd het selectief verschuilen achter klimaatbeleid en stikstofbeleid. Deze regering doet dat ook door te zeggen: stikstof; we kunnen niks meer doen. Maar de uitstoot daalt. Ik steun de vraag van de SP, namelijk: hoe zit het met die stikstofruimte en waar blijft al die stikstofruimte van al die auto's die minder stikstof uitstoten? Die is namelijk niet gering. Daarmee ontstaat enorm veel stikstofruimte. Dat gaat gewoon door, ook met de elektrificatie van het wagenpark. Waarom zou je daar dan geen rekening mee kunnen houden?

Het is dus gewoon een strijd tegen de auto en tegen de mobiliteit. Dat is hoe ik het voel. Dat zie je in het hele land terug. De Minister schrijft: er is CO₂- en stikstofwinst. Maar nu gaat het Handboek Milieuprijzen van CE Delft nieuwe berekeningen maken om een nieuwe prijs eraan te hangen. Ik weet nu al wat er gebeurt: die prijzen gaan omhoog. De stikstofuitstoot daalt, maar we gaan de prijzen verhogen en dan komen we op hetzelfde uit. Dat schiet natuurlijk helemaal niet op. Ik hoor graag van de Minister de vraag van de SP beantwoord worden, desnoods in een brief dit reces, dus: hoe zit het precies met die stikstofruimte en waar blijft al die stikstofruimte van die wegen?

Voorzitter. Een motie van mij is aangenomen over de zorg die ik heb over het feit dat het aantal parkeerplaatsen en de automobilititeit worden beperkt bij nieuwe woonwijken. Dat vind ik een hele slechte ontwikkeling, want mensen willen auto's. De mensen die in die wijken gaan wonen, is niets gevraagd. Er is schaarste op de woningmarkt, dus je mag al blij zijn als je een huis kan huren of kopen. Vervolgens kom je in een wijk terecht en heb je geen auto. Dan krijg je dus vervoersarmoede. Dat is een heel groot probleem. Er is nu een rapport in de maak en we weten al een beetje waartoe dat gaat leiden. Als jij je niet naar werk kunt verplaatsen, kun je je ook minder ontwikkelen. Vervoersarmoede verpest niet alleen je levensplezier een stukje, maar is ook heel erg voor je sociale ontwikkeling. En dat gaat hier gebeuren. Ik heb daar al heel veel aandacht voor gevraagd.

De Minister zegt: ik heb er ook aandacht voor en roep de gemeenten op om voldoende parkeerplaatsen aan te leggen en rekening te houden met voldoende automobilititeit. Maar het gebeurt niet. Het gebeurt gewoon niet. En nu gaan wij die woonwijken ontsluiten. Ik denk dat het volgende gebeurt. Er komen berekeningen van verkeersluwe wijken zonder parkeerplaatsen. Dan kan je ervan uitgaan dat er maar 0,3 auto's per inwoner komen en we heel kleine wegen gaan aanleggen, waarop je vervolgens zwaar in de file staat. Dat gebeurt elke keer en hier ook. Ik vraag de Minister daarop te reageren.

De MER-rapportages kijken er ook naar, maar de systematiek ... Ja, dat heb ik al gevraagd.

Voorzitter. Dan de tolheffing ViA15 en Blankenburgverbinding. Die opbrengsten en kosten staan totaal niet in verhouding met elkaar. We hebben hier eerder een debat over gehad. Ik roep er opnieuw toe op om die tolheffing te staken, want je gaat toch geen 300 miljoen uitgeven om 400 miljoen aan belasting op te halen? Dat is toch zonde? Dat doe je toch niet? Dan kunnen we het beter stoppen. Daarbij kan die opbrengst van 400 miljoen nog wel gaan tegenvallen als je de kosten te hoog maakt. Je kunt heel makkelijk omrijden. Dan ga je niet door die tunnel en rij je een stuk om. Dat is slecht voor het milieu, zeg ik daarbij, maar dan gaat het ook minder opleveren. Straks komen we uit en de kosten gaan waarschijnlijk nog stijgen. Ik voorspel dat die hele tolexercitie van het kabinet evenveel gaat kosten als die gaat opbrengen. Dat is misschien

leuk voor een paar bouwbedrijven die dan heel dure systemen hebben, maar daar schieten we als land natuurlijk helemaal niks mee op. Voorzitter. Dan het Zuidasdok, waarover ook al vragen zijn gesteld. Ik was als gemeenteraadslid ooit uitgenodigd door de gemeente Amsterdam om daar te komen kijken. Dan praat ik over heel lang geleden. Dat was een prestigieus project. Dat zou 1,2 miljard gaan kosten, zeg ik even uit mijn hoofd, maar inmiddels zitten we op 3,6 miljard aan kosten. Die kosten kunnen ook nog verder stijgen; die waarschuwing is al gegeven. Dit loopt uit de hand. De belastingbetaler draait ervoor op, dus ik vraag de Minister: is het niet tijd voor een alternatief plan of om de plannen voor het Zuidasdok bij te stellen? Dit kan zo toch niet doorgaan?

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Madlener, voor uw inbreng namens de PVV. Dan meneer Krul, Christen Democratisch Appèl.

De heer Krul (CDA):

Wat zegt u dat toch altijd mooi, voorzitter.

Voorzitter. Ik kom zo bij het rondje Nederland, maar ik wil eerst even uitzoomen. Elke regio telt: dat was de kop van het PBL-rapport waarin haarfijn werd blootgelegd dat landelijke gebieden structureel worden achtergesteld in rijksbeleid. Minister-President Mark Rutte zette dit kracht bij door op 27 maart te stellen: onze modellen houden geen rekening met dunbevolkte gebieden. Geen systeem is een beter voorbeeld voor de wijze waarop wij hier regio's achterstellen dan de MIRT-cyclus. Waar het drukker wordt, investeren we in infrastructuur, zodat het drukker wordt. Waar het leger wordt, investeren we minder, waardoor er steeds minder activiteit is. Tussen 2010 en 2019 ging er alleen al 8 miljard euro vanuit de MIRT-gelden naar Groot-Amsterdam. Regio's hebben het gevoel dat ze één keer per jaar kans maken om op de zogenaamde MIRT-lijsten te komen, bij dit soort debatten. Daarom zijn de regio's hier ook vandaag aanwezig. Ze moeten alles op alles zetten om met elkaar te concurreren voor de restjes. Eigenlijk is dat pervers. We bezien nu op initiatief van het CDA of de MKBA al bij het grofvuil kan. We moeten het rendementsdenken uit de Integrale Mobiliteitsanalyse halen.

Ik wil nog een document noemen in dit debat waar we wat mij betreft zo snel mogelijk van af moeten: de zogenaamde NMCA. Voor de kenners: de Nationale Monitor Capaciteitsanalyse. Wil je middelen uit het MIRT, dan moet je een probleem hebben dat volgens de NMCA een probleem is. Die kijkt alleen maar naar capaciteitsvraagstukken en niet naar bereikbaarheid, veiligheid en duurzaamheid.

De voorzitter:

Er is een interruptie van meneer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Ongeveer een halfjaar geleden diende ik samen met de heer De Hoop van de PvdA een motie in om een groter deel van de investeringen in infrastructuur naar het platteland te laten gaan en minder naar de Randstad. De ChristenUnie steunde dat toen, ik denk per abuis, want later trokken ze dat terug. O, ik zie dat ze dat daadwerkelijk meenden. Maar het kabinet voert die motie niet uit. Het zegt: wij zien geen mogelijkheid om die motie uit te voeren. Wat vindt het CDA daarvan?

De heer Krul (CDA):

Ik was daar niet bij, zeg ik allereerst. Ten tweede zien we dat vaker. We hebben ook bij de vorige MIRT-ronde gezien dat er dan bijgestuurd wordt door de Kamer om nog wat geld te reserveren voor andere regio's. Maar ik denk dat we daarmee het systeem niet aanpakken. Dus ja, als de heer Alkaya zegt «zouden we niet wat meer voor het platteland doen?», dan is

mijn eerste reactie: natuurlijk. Daarom is vorig jaar ook nog die bijsturing gekomen met gelden voor het Noorden. Maar tegelijkertijd is dat wat mij betreft niet de fundamentele oplossing voor het probleem dat we een systeem hebben opgetuigd dat volledig van rendement uitgaat. Als de heer Alkaya plannen heeft, dan beloof ik hem om daar heel goed naar te kijken. Ik begrijp dat hij de ChristenUnie al meeheeft. Dit is namelijk exact het punt waarop het CDA ook echt verbeteringen wil. Daar hebben we ook al voorstellen voor gedaan met die MKBA en met die bereikbaarheidsnormen, waarop ik nog terugkom. Maar als er meer ideeën zijn, dan gaan we daar zeker met de heer Alkaya naar kijken.

De heer **Alkaya** (SP):

Er zijn genoeg ideeën die ik zo kan opnoemen, alleen al de Maaslijn en dergelijke openbaarvervoerprojecten. Maar ook in het Noorden zijn er genoeg projecten om op te noemen. Maar die motie was ook heel breed geformuleerd. We lieten dat aan de regering. We zeiden alleen: die verdeling tussen de Randstad en buiten de Randstad is gewoon scheef. Uit m'n hoofd ging er alleen al 4 miljard naar Amsterdam. Dat is alweer een tijdje geleden, maar 4 miljard van de 7,5 miljard ging naar Amsterdam en de rest werd dan verdeeld over de rest van Nederland. Dat is gewoon oneerlijk. Ik wil aan het CDA meegeven – ik hoor graag hoe de heer Krul daarop reageert – dat er gewoon een meerderheid is in de Kamer die wil opkomen voor het platteland. Er is een meerderheid in de Kamer die inziet dat voorzieningen verdwijnen in grote delen van ons land en dat dat niet goed is. Het openbaar vervoer staat misschien wel op nummer een van die voorzieningen die verdwijnen op het platteland, dus doe daar alsjeblieft iets mee. Is het CDA van plan om dat ook te doen? Dan weet ik namelijk zeker dat daar een meerderheid voor te vinden is.

De heer **Krul** (CDA):

Die plannen hebben wij en die voorstellen zullen wij ook doen. Ik kan niet uit mijn hoofd meepraten over de motie waar de heer Alkaya over spreekt, dus dat vind ik gewoon even lastig. Ik kan al helemaal niet de afweging meegeven die toen gemaakt is. Dat neemt niet weg dat wat hier door de heer Alkaya gesteld wordt, ook uit het hart van het CDA gegrepen is. We moeten kijken naar het systeem en niet elk jaar maar weer bijsturen in de marges. Dat is zeker iets waar wij in mee gaan denken.

De heer **Minhas** (VVD):

Ik wil eerst even het beeld rechtzetten voor de mensen die dit debat volgen, want het lijkt nu net alsof er rendement wordt gemaakt op, alsof er geld wordt verdiend met de investeringen die het Rijk doet om knelpunten op te lossen. Het CDA zet regio's tegenover de rest van stad, de grote stad of de Randstad. Laten we vooropstellen dat iedereen even belangrijk is in het land. Alle knelpunten zijn net zo belangrijk. Ik hoop dat het CDA dat kan bevestigen. Vervolgens kijken we vanuit schaarste bij het oplossen van welke knelpunten het geld het meest oplevert. Natuurlijk hebben we daar een beperkt aantal middelen voor en dan heb je een schaarstediscussie.

Maar mijn vraag aan het CDA is de volgende. Vorig jaar heeft het CDA ingestemd met het project Zuidasdok. Daar gaat heel veel geld naartoe. De VVD zegt: als je ziet hoeveel geld daarnaartoe gaat en wat voor consequenties het voor de druk op de ring nu al heeft omdat Amsterdam besluit om een aantal wegen af te sluiten, is het CDA het er dan mee eens dat die gemeente zelf moet bijdragen aan tekorten op dat project? We zijn dat project namelijk onnodig duur en complex aan het maken door stedelijke besluiten waar we hier in Den Haag niks aan kunnen doen.

De heer **Krul** (CDA):

Ik heb twee punten. Allereerst kan ik helaas de zorgen van de heer Minhas niet wegnemen, want dat is gewoon niet waar. Er is onrechtvaardigheid in ons mobiliteitsdenken en dat uit zich ook aantoonbaar. Dat laat het rapport van het PBL heel duidelijk zien. Een heel simpele taartdiagram van waar de MIRT-gelden landden in de afgelopen twaalf jaar, bewijst dat ook. Het overgrote deel gaat naar stedelijke gebieden. Dat komt doordat twee factoren heel erg zwaar wegen in het model, namelijk intensiteit en veiligheid. Intensiteit scoort altijd hoger in gebieden waarin het al druk is. Dat leidt ertoe dat er investeringen plaatsvinden waar het druk is en steeds drukker wordt. In wegen waar het minder druk is of lijnen waar het minder druk is, zal minder geïnvesteerd worden. Dat is een onrechtvaardig patroon. Dus ik zou willen dat alle knelpunten even belangrijk zijn, maar dat is helaas niet zo.

Dan de vraag over het Zuidasdok. Daarover ben ik het met de heer Minhas eens. Wij vinden ook dat het belangrijk is dat een gemeente een eerlijke bijdrage levert op het moment er cofinanciering is. En in dit geval geldt dat zeker, bij zo'n grote gemeente die veel meer in te brengen heeft dan andere regio's, zeker als het steeds duurder wordt.

De heer **Madlener** (PVV):

Het CDA en het platteland, dat is toch een beetje een moeilijke combinatie geworden. Dat zien we natuurlijk ook aan de opkomst van de BBB. Als het gaat om stikstof zien we dat ook. Het CDA laat het platteland natuurlijk helemaal in de steek, maar waarmee het CDA het platteland – anders noem ik het even «de regio» – helemaal in de steek laat, is dat rekenrijdenproject. We hebben net gezien dat dat juist duizenden euro's extra kan kosten als je in de regio woont. Mensen in de regio rijden meer, zijn afhankelijker van hun auto en zij gaan de prijs betalen met een platte heffing. Het CDA werkt daar gewoon aan mee.

De **voorzitter**:

En uw vraag is?

De heer **Madlener** (PVV):

Gaat het CDA zich verzetten tegen dat rekeningrijdenproject, waar de regering waar het CDA in zit nu mee bezig is?

De heer **Krul** (CDA):

Er zijn nog geen besluiten gevallen als het gaat om rekeningrijden. Er zijn heel veel scenario's uitgewerkt en in alle scenario's die zijn uitgewerkt, ziet het CDA grote problematische gevallen. Dat zit 'm precies in wat de heer Madlener beschrijft, namelijk het risico dat mensen in rurale gebieden, op het platteland, een veel hogere rekening gaan betalen, omdat zij niet kunnen overstappen op andere vormen van mobiliteit. Dat is wat ons betreft een uitgangspunt waar we een oplossing voor moeten hebben voordat we dat systeem invoeren. Dan over de bedragen die genoemd worden: er is helemaal geen bedrag vastgesteld en ook nog geen keuze gemaakt. Dat hebben we in het vorige debat uitvoerig besproken. Als het kabinet daar wel plannen voor heeft, dan merken we dat vanzelf. Dan zullen we die daarop beoordelen.

Ik ga nog iets toevoegen. Ik interpreteer het eerste deel van deze interruptie maar even hetzelfde als de interruptie van mevrouw Van der Plas op de heer Koerhuis over stikstof ten opzichte van verkeersveiligheid. Ik heb in het vorige debat tegen deze Minister gezegd dat ik hem als het gaat om verkeersveiligheid en stikstof als het moet in de rechtszaal verwacht. Zoals hij ook bij Schiphol voor de omwonenden is opgekomen en daar de rechtszaal heeft opgezocht, verwacht ik hem in de rechtszaal te zien als de verkeersveiligheid in het geding is en hij de keuze moet maken tussen stikstof en verkeersveiligheid. Daar heeft de Minister toen knikkend, zonder dat hardop te zeggen, op gereageerd, waarmee hij

aangaf dat hij het signaal begrepen heeft. Ik geef hem graag de gelegenheid om dat signaal nog eens te bestendigen.

De voorzitter:

Meneer Madlener, dit was uw laatste interruptie, dus we gaan een rustig uur tegemoet vanaf nu.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Er is heel veel gewisseld tussen de heer Krul en collega's. Ik wil in ieder geval even benadrukken dat ik erg blij ben met de inzet van de heer Krul van de laatste tijd om de afweging niet enkel op basis van capaciteit te doen, maar meer vanuit brede welvaart. Voordat de heer Krul bij ons was, heb ik veel met GroenLinks samengewerkt op dat onderwerp om de brede welvaart bijvoorbeeld meer tot uitdrukking te laten komen in die MKBA en ook in de IMA, de Integrale Mobiliteitsanalyse. Die noem ik even omdat de heer Krul sprak over de NMCA, de capaciteitsanalyse. Als ik het goed heb, maar dat moet de Minister dan misschien even bevestigen – dat vraag ik dan bij dezen – is die opgevolgd door de IMA. Dat is dus, denk ik, wel belangrijk als de heer Krul en ik samen gaan optrekken om brede welvaart beter tot zijn recht te laten komen.

Dan nog even over Zuidasdok. Ik heb de brief ook gelezen. Iedereen maakt zich zorgen over wat dat project in de toekomst gaat doen, maar volgens mij is daarbij juist afgesproken met de regio dat overschrijdingen bij het Zuidasdok, waarbij ik even wil benadrukken dat het een project is met een landelijke impact, gedekt gaan worden uit projecten met een meer regionaal karakter die in dezelfde regio spelen. Dat moet de Minister ook even bevestigen. Dus volgens mij heeft het kabinet besloten de landelijke relevantie van Zuidasdok daarmee te borgen. Dat steunt D66 heel erg. Zuidasdok klinkt alsof het alleen maar over de Zuidas gaat, maar het is echt een draaischijf voor heel Nederland. Mijn vraag aan de heer Krul is: is hij het met mij eens dat Zuidasdok een project van nationaal belang is?

De voorzitter:

Het was inderdaad een erg lange interruptie.

De heer **Krul** (CDA):

Het belang van het project heb ik ook zeker niet ontkend. Laten we dan ook met spanning de reflectie van de Minister afwachten. Ik heb aangegeven – dat meen ik ook echt – dat ik het niet meer dan redelijk vind dat je van de wederpartij iets terugverwacht op het moment dat er bij zulke projecten een dusdanig grote overschrijdingskans is, zeker gezien de andere vraagstukken die we hebben en de ingrijpende beslissingen die het kabinet neemt in heel Nederland als het gaat om mobiliteit en infrastructuur. Dat doe je natuurlijk altijd in gesprek. Maar dat is in ieder geval het standpunt dat het CDA bij dit onderwerp inneemt. Wij zijn, net zoals mevrouw Van Ginneken, benieuwd naar de reactie van de Minister, zonder te ontkennen dat het een belangrijk project is.

Er is ook heel veel gezegd over de IMA en het rendementsdenken. Het CDA bespeurt de trend dat we elke keer proberen de pionnetjes en lopers op het schaakbord te verplaatsen, maar dat we te weinig nadenken over het systeem zelf. We zitten nu eenmaal in een zwaar bureaucratisch en technocratisch model waarbij rendement – ik bedoel met «rendement» met name de intensiteitsvraagstukken – gewoon altijd bovenaan uit komt en brede welvaart als wegingskader vaak ondersneeuwt in de MKBA. Ik ken de inzet van mevrouw Van Ginneken en andere partijen om binnen de MKBA de m met een hoofdletter te gaan schrijven. Die inzet ondersteun ik; ik sluit me daar graag bij aan.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Fijn dat we het zo uitgebreid hebben over de MKBA, want ik was, eerlijk gezegd, wel een beetje geschrokken toen ik de stevige taal van de heer Krul daarover hoorde, juist ook omdat ik in de rest van zijn betoog hoor dat wij toe moeten naar een systematische manier van afwegen en eigenlijk niet bij elk MIRT-debat met z'n allen plekjes in het land moeten uitkiezen ...

De heer **Krul** (CDA):
Dat ga ik zo wel doen.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):
... want dat zijn er superveel en daar komen we uiteindelijk niet uit. Elke plek is namelijk belangrijk. Waarom kiest de heer Krul er dan niet voor om juist de MKBA te versterken en uit te breiden met kaders waarin hij zich wel kan vinden? Als hij ervoor is om het dan maar helemaal niet te doen, wat is dan het alternatief? Ik ben juist bang dat als we helemaal geen kaders meer hebben, we alleen maar luisteren naar de provincies, regio's of steden die het hardst kunnen schreeuwen. Volgens mij moeten we dat met z'n allen voorkomen.

De **voorzitter**:
De MKBA staat voor de maatschappelijke kosten-batenanalyse, zeg ik voor de mensen die dat niet weten.

De heer **Krul** (CDA):
Dank u wel, voorzitter, en dank voor deze interruptie. Ik denk dat ik mevrouw Bouchallikh blij kan maken met mijn antwoord, want een van die alternatieven betreft bijvoorbeeld normen voor bereikbaarheid. Als je zegt dat bereikbaarheid een afdwingbaar recht is voor mensen, dan kan je op basis daarvan je investeringen afpellen. Ik weet ook wat de inzet van GroenLinks en de Partij van de Arbeid is op dit punt. Dat is een van de alternatieven, waar het CDA al een voorstel voor heeft ingediend. Nogmaals, dat er in de totale afweging altijd analyses en modellen gemaakt worden, klopt. De MKBA is als raadpleeginstrument wat ons betreft ook prima te gebruiken, maar sec als afwegingsinstrument niet. Dat is gewoon ons standpunt. Dus ja, een MKBA uitvoeren kan heel nuttig zijn, maar puur als besliskader is die wat ons betreft te eenzijdig. Wij willen binnen de MKBA het maatschappelijke aspect belangrijker maken. Ik heb nu niet meteen een antwoord op hoe we dat precies gaan doen, maar daar wil ik graag over meedenken. Onze indruk is dat momenteel de k met een hoofdletter geschreven wordt en de m met een kleine letter; daar moet iets aan veranderen.

De **voorzitter**:
Mevrouw Bouchallikh knikt tevreden. Dan gaan we uw tijd weer aanzetten, meneer Krul. U hebt nog ongeveer vijf minuten en twintig seconden.

De heer **Krul** (CDA):
Dank u wel. Dat was even de grotere blik op het MIRT. Tenminste, dat was het, want we zitten nu in de schuif en er kan eigenlijk vrij weinig nog. Ik ben ervan overtuigd, als wij vandaag een nieuw systeem zouden ontwerpen met elkaar, dat dat systeem er niet uit zou zien als het MIRT. Dan zou het niet alleen moeten werken voor het stedelijk gebied, maar voor heel Nederland. Om over de schuif met de deur in huis te vallen: ik verwacht van de Minister, van het kabinet, per gepauzeerd project een analyse van de impact op de verkeersveiligheid, het fileleed, de doorstroming, de bereikbaarheid van de regio en de effecten op sluipverkeer en geluids-overlast. Ja, dat is een hele mond vol, maar dit zijn echt belangrijke zaken om de afwegingen goed te kunnen maken. Daarnaast is het belangrijk om

per traject te kijken hoe het met de financiering zit en de doorkijk daarvan. Want er ligt geld op de plank en dat moeten we, zoals de heer Stoffer al zei, niet laten liggen, maar dat is wel precies het risico in sommige regio's. Deze impactanalyse per traject zouden we eigenlijk moeten hebben voordat het eerste BO MIRT met de regionale partners begint.

Voorzitter. Dan wil ik toch even iets doen waarvan mevrouw Bouchallikh net zei dat we het eigenlijk niet moeten doen, namelijk het rondje Nederland. In Overijssel merken we als CDA-fractie moedeloosheid met betrekking tot het pauzeren van de N35. In het oosten van het land is daar jarenlang voor gestreden. Eerlijk gezegd hadden wij er niet gek van opgekeken als er hier meer emotie en een motie waren komen boven-drijven, ook op lokaal gebied. Hier is, naast datgene waar ik net al om gevraagd heb, actief optreden van de verantwoordelijke Minister nodig om het vertrouwen te herstellen. We hebben gelezen en gehoord dat dit vertrouwen is geschaad. Wat gaan we doen? Ik neem aan dat de Minister nog voor het eerste bestuurlijke overleg duidelijk zal maken wat zijn plan hiervoor is.

Voorzitter. Ik noem ook de elektrificatie van de Maaslijn. Dit breng ik nogmaals onder de aandacht van de Staatssecretaris. Die zei ongeveer tegen het einde van de zomer met uitsluitel te komen. Hoe gaat het, zeker gezien de spoedbrief?

Voorzitter. Dan ga ik naar een andere regio: Zeeland. Voor Zeeland zijn wij heel benieuwd naar de voortgang met de Zeelandbrug en het knelpunt van de A4/A58 bij Bergen op Zoom. We zien ook graag een reflectie tegemoet van de Minister op het huidige verloop van de werkzaamheden bij het Haringvliet.

Voorzitter. Bij de pauzering van de maatregelen bij knooppunt Hoevelaken is een overbruggingspakket met verkeers- en geluidsmaatregelen onmisbaar. Hoe gaan we hier het restbudget gebruiken om een pakket te maken?

Voorzitter. Dan kom ik op het knooppunt waarover we vanochtend nog gesproken hebben met bestuurders. Dat is het knooppunt A1/A30 bij Barneveld. Dat wordt stilgezet en dat is bijna onverteerbaar. Zou de Minister nog afzonderlijk, schriftelijk, hierop kunnen reageren, zeker ook omdat er een brandbrief is verstuurd door ondernemers, die ten minste 10 miljoen euro schade verwachten door oponthoud? Bij de afslag moet je inmiddels langs een haakse bocht en verkeerslichten rijden. Hier is de verkeersveiligheid dus actief in gevaar. Graag een reactie van de Minister.

Voorzitter. Het is goed dat de flessenhals bij Meppel wordt aangepakt. Dat is cruciaal voor de bereikbaarheid van Noord-Nederland. Een verbetering van de tractie-energievoorziening en het opheffen van overwegen zijn overwegingen van mijn collega Slootweg, die samen met mevrouw Kuiken van de Partij van de Arbeid, een motie heeft ingediend om het ov in die regio te versterken.

De voorzitter:

Meneer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Meneer Krul komt van een christelijke partij. Hij weet uit de Bijbel dat Koning Agrippa ooit zei: ik overweeg bijna om een christen te worden. Nu zei de heer Krul over de A1/A30 dat de situatie bijna onverteerbaar is. Moet ik dat woordje «bijna» interpreteren zoals bij Koning Agrippa, dus dat het wel te verteren is? Of is het woordje «bijna» daar eigenlijk een beetje per ongeluk terechtgekomen?

De voorzitter:

Nou, meneer Krul, geef daar maar eens antwoord op.

De heer Krul (CDA):

Het is altijd goed om de bijbelvastheid er even bij te halen. Dat wordt altijd gewaardeerd. Laat ik het een beetje cryptisch houden: ik laat het afhangen van de reactie van de Minister in de eerste termijn. Laten we dan in de tweede termijn kijken of we het onverteerbaar of dragelijk achten, zeg ik tegen de heer Stoffer. Ik denk dat we het daar van af kunnen laten hangen. Dan leg ik de druk even lekker bij de Minister. Maar ik hoop dat mijn antwoord enigszins laat doorschemeren dat het wat ons betreft tegen het onverteerbare aan zit.

De voorzitter:

U kunt uw betoog vervolgen. U hebt nog ongeveer twee minuten en tien seconden.

De heer Krul (CDA):

Ja, dank u wel. Er is een motie van mijn CDA-collega Slootweg samen met de Partij van de Arbeid over het versterken van het ov in de regio. Kan de benodigde aanvullende investering mee worden genomen als een van de opties die in het kader van die motie worden uitgewerkt? Voorzitter. Dan ga ik ook even naar de gepauzeerde trajecten bij de vaarwegen. Hoe gaan we bij de Volkeraksluizen en de Kreekraksluizen vol inzetten op bediening en onderhoud? Kan de Minister zich uitspreken over welke doelen hij hierbij stelt? Per welke datum moet er hoeveel procent minder storing zijn?

Voorzitter. Ik ga bijna afronden en dan is ook het rondje Nederland weer voorbij. In het rapport Elke regio telt was de Kop van Noord-Holland een van de regio's die onderzocht is. Daar landen eigenlijk nooit MIRT-gelden en we hebben het in dit huis ook heel weinig over deze regio. De regio Noord-Holland Noord moet zich laten vertegenwoordigen door de provincie in het BO MIRT. Dat lijkt logisch, maar in datzelfde BO MIRT spreken zij ook met de Metropoolregio Amsterdam, die zichzelf mag vertegenwoordigen. Vindt de Minister dat niet eigenlijk ook heel gek: één provincie, twee partijen? De een vertegenwoordigt zichzelf en de ander moet zich laten vertegenwoordigen.

Het is wat ons betreft een van de voorbeelden van hoe wij kijken naar de dunbevolkte gebieden, want in deze regio, Noord-Holland Noord, is er echt een investering nodig in de maatschappelijke infrastructuur. Ik begrijp dat nieuwe projecten op dit moment nou niet echt een haalbare kaart zijn, maar we moeten ook nadenken over de periode na de schuif. Ik vraag de Minister nadrukkelijk om even te reageren op een paar punten, die deels ook de verkeersveiligheid raken. Want de Minister is in de afgelopen periode ook door de VVD gewezen op de verkeersonveilige situatie op de N9. Wat kunnen we daar nou doen, ook gelet op de schuif? Wat kunnen we in deze regio doen om zo snel mogelijk de spoordoorsnijdingen van wegen op te heffen middels het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, zo vraag ik de Staatssecretaris. Wat kunnen we in regio's zoals Noord-Holland Noord doen om mobiliteitshubs, fietsfaciliteiten en doorfietsroutes te regelen? Want daar hebben we het nog te weinig over gehad.

Voorzitter, ik rond af. Ik sprak erover dat de schuif ook kansen moet bieden. De silver lining die wij zien is dat het ons de gelegenheid geeft om eens fundamenteel na te denken over onze modellen en om, parallel aan wat er nu speelt, aan de slag te gaan met een eerlijker en rechtvaardiger systeem dat werkt voor heel Nederland.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Krul van het CDA. Mevrouw Bouchallikh van GroenLinks.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Dank, voorzitter. Ik spreek mede namens de PvdA. Uit een analyse die is uitgevoerd door het Algemeen Dagblad, met cijfers van het CBS, blijkt dat bijna 2 miljoen Nederlanders onvoldoende voorzieningen in de buurt hebben. Dat zet mensen zonder auto op achterstand en zorgt voor een toenemende en ongewenste auto-afhankelijkheid. De bereikbaarheidsdoelen zouden een prikkel moeten geven om de nabijheid van voorzieningen te verbeteren. Meerdere wegen leiden misschien wel naar Rome, maar ze leiden niet naar minder files en meer bereikbaarheid. Wij waarschuwen er bovendien al jarenlang voor dat de focus op nieuw asfalt leidt tot achterstanden op onderhoud, en tot steeds grotere kasschuiven in de begroting. We zien nu ons gelijk. Al dat geld dat geormerkt was voor asfalt en niet kon worden uitgegeven, kan niet ongebruikt blijven liggen. We hadden hier bijvoorbeeld het spoor van kunnen moderniseren voor meer capaciteit.

Daarom is GroenLinks ook groot voorstander van de omvorming naar het Mobiliteitsfonds, want dat maakt het makkelijker om geld daar in te zetten waar het de grootste meerwaarde heeft. Daarover heb ik twee vragen. Kan de Minister bevestigen dat bij de uitwerking van de bereikbaarheidsdoelen expliciet de duurzaamheid van reisbewegingen en modaliteiten wordt meegenomen, om zo invulling te geven aan de CO₂-reductieopgave? Hoe zorgt de Minister ervoor dat bij de uitwerking van de bereikbaarheidsdoelen alle modaliteiten worden meegenomen, zodat het recht op bereikbaarheid niet enkel wordt uitgelegd als het recht op bereikbaarheid met de auto? Want duurzame mobiliteit faciliteert met elke euro van de gemeenschap de meeste mobiliteitskilometers tegen de geringste milieu-impact. Ik wil daarom nogmaals vragen om de CO₂-prijzen voor de scenario's van de Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving regelmatig te actualiseren. Dat moet nu leidend zijn in hoe we onze mobiliteit inrichten: niet de file van nu, maar de mobiliteit van de toekomst. Hoe ziet de Minister dat?

Voorzitter. Zoals reeds is opgemerkt, heeft de Minister een hele reeks wegwitbreidingen op pauze gezet. Wat ons betreft is dit ook hét moment om bepaalde zaken opnieuw te evalueren. Dat zou er als volgt uitzien. Allereerst pleiten wij voor een pauze voor of afstel van overbodige asfaltprojecten, om in plaats daarvan prioriteit te geven aan openbaar vervoer. Wij pleiten ook voor onderhoud en herstel ten behoeve van veiligheid, en willen daarbij voorrang geven aan aanleg. Tot slot pleiten wij voor de focus op «niet-infrastructuren», dus ook op sturing en de beperking van de mobiliteitsvraag. Kan de Minister voor elk van deze drie punten aangeven wat zijn inzet hierin is?

Voorzitter. Het is belangrijk om de methode waarmee we ons mobiliteitsbeleid inrichten aan te passen. Ik kan me vinden in wat de heer Krul daarover heeft gezegd. We moeten veel meer sturen op een maatschappelijke kosten-batenanalyse, waarin voor de verschillende alternatieven de bereikbaarheidseffecten op verschillende doelgroepen beter in kaart worden gebracht. Op die manier zorgen we ervoor dat de belangen van mensen die geen auto hebben en van mensen met een lager inkomen, ook worden meegewogen. Kan de Minister dit toezeggen? Dit sluit ook goed aan bij de wens van veel partijen om bereikbaarheidsnormen te stellen. Bij deze normen moeten, wat GroenLinks betreft, ook expliciet de duurzaamheid van reismodaliteiten worden meegenomen, zodat ook het ov en de fiets een duidelijke plek in deze nog te formuleren normen kunnen krijgen. Ook hierop zou ik graag een toezegging van de Minister krijgen.

Voorzitter. Zoals reeds gezegd, vindt GroenLinks dat we meer zouden moeten focussen op investeringen in het ov. We zien dagelijks dat er veel problemen zijn op het spoor. De dienstregeling is uitgekleeft, de treinen zitten propvol, de tarieven stijgen fors en ook de infrastructurele omstandigheden piepen en kraken. Daarnaast zien we dat buiten de steden veel mensen zonder auto überhaupt bijna nergens meer terecht kunnen. De

staat van ons ov baart mij grote zorgen. Ik zie helaas geen grote urgentie bij het kabinet. Samen met de PvdA heeft GroenLinks eerder dit jaar een ov-plan gemaakt. We hebben hierin voorstellen gedaan om het ov een serieus en duurzaam alternatief te laten zijn voor de auto, door te investeren in het ov, door het ov veel goedkoper te maken en door het voor mensen met de kleinste portemonnee gratis te maken. Wat zijn de concrete doelstellingen van deze Staatssecretaris op dit vlak? We weten ook dat er de komende jaren veel meer woningen bij moeten komen en dat deze woningen goed bereikbaar moeten zijn. We zien dat veel meer nieuw asfalt aanleggen geen toekomstbestendige, begaanbare weg is. Dat is het niet qua duurzaamheid en niet qua ruimtelijke inpassing. Ook daarom moeten we, wat ons betreft, fors gaan investeren in ov en infrastructuur. Regionale overheden en de ov-sector willen dit ook graag, maar zij missen de steun van het kabinet. Kan het kabinet toezeggen dat zij de regio's hierbij meer gaat ondersteunen, zodat bij nieuwe woonwijken kwalitatief ov vanaf het begin al goed geregeld is? Voorzitter. Knelpunten die noodzakelijk zijn om aan te pakken om de capaciteit op het spoor te vergroten, blijven veel te lang liggen. In meerdere regio's in het land staan voorzieningen onder druk en zorgen slechte ov-verbindingen voor een verdere verslechtering. Om bijvoorbeeld het ov naar de noordelijke provincies te versterken, is het oplossen van de belemmeringen bij Meppel noodzakelijk. Daar is zo'n 40 miljoen euro voor nodig, voor het verbeteren van de energievoorziening en het verwijderen van overwegen. Met dit bedrag worden Drenthe, Friesland en Groningen veel beter per spoor bereikbaar. Ook ijveren de noordelijke provincies al lang voor de komst van de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Wil de Staatssecretaris met hoge prioriteit hiernaar kijken en snel met een ander voorstel komen?

De voorzitter:

Er is een interruptie van meneer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

GroenLinks en de SP zijn het over heel veel dingen bij dit onderwerp eens. Mevrouw Bouchallikh gaf aan dat er veel meer geïnvesteerd moet worden in openbaar vervoer en dat, omdat dit kabinet dit nalaat, veel mensen nu noodgedwongen de auto moeten nemen. Maar dat is wel de situatie zoals die is. Dus als het kabinet ook een ander plan doorzet, namelijk het invoeren van rekeningrijden, dan hebben heel veel mensen geen andere keus dan simpelweg een hogere rekening betalen aan het einde van de maand, want zij hebben helemaal geen alternatief daarvoor. Als GroenLinks het niet wil, dan is er gewoon geen meerderheid meer voor dit plan. De coalitie komt er onderling al niet eens uit – volgens mij is D66 in de praktijk de enige partij die het wil. Nou, ze kunnen het misschien in de coalitie nog voor mekaar krijgen om toch met een plan voor rekeningrijden te komen, maar ze hebben geen meerderheid in de Eerste Kamer. Volgens mij wil uw buurvrouw het ook niet. Dus waarom schieten we dit plan niet nú al af? Laten we dit plan in de kiem smoren, en dan kunnen we misschien ooit in de toekomst, als het openbaar vervoer op orde is, erover nadenken. Maar als mensen nu geen alternatief hebben op het platteland, dan is rekeningrijden invoeren toch simpelweg sociaal? Is GroenLinks dat met mij eens?

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Ik snap de probleemstelling van de heer Alkaya. Dat noemde hij ook in zijn eigen bijdrage, namelijk: mensen zijn nog steeds té afhankelijk van de auto. Wat ons betreft moeten we ook durven moeilijke keuzes te maken met het oog op de toekomst. Maar wat ik in mijn korte tijd hier als politica heb geleerd, is dat veel problemen vooruit worden geschoven, onder andere stikstof, waardoor de volgende generaties met grotere problemen

te maken hebben. Dus ik wil voorkomen dat we dat ook gaan doen op het gebied van ov en auto's. Ik hoop dus ook dat we dan echt alles op alles zetten om het ov te verbeteren en dat we dus ook samen met de partijen die vóór rekeningrijden zijn – ik kijk mijn collega aan – kunnen optrekken om het ov te verbeteren. Voor ons gaan die twee dus hand in hand. Ik deel wel de zorgen van de heer Alkaya dat het op dit moment niet goed geregeld is, maar met het oog op de toekomst kiezen wij dan toch net voor de andere afslag.

De voorzitter:

Meneer Alkaya, u heeft nog één interruptie.

De heer Alkaya (SP):

Dan tot slot op dit punt. Het zijn dus wel twee dingen die met elkaar samenhangen. Dat is wat ik GroenLinks hoor zeggen. Je moet het platteland beter bereikbaar maken met openbaar vervoer, en alleen dán zou je eventueel rekeningrijden kunnen invoeren. Maar het kabinet doet alleen het een en niet het ander. Die investeringen in het openbaar vervoer blijven achter en je zou dat op z'n minst als randvoorwaarde kunnen stellen: laten we kijken of de bereikbaarheid in de regio, op het platteland, verbetert en laten we het Planbureau voor de Leefomgeving een nieuw onderzoek doen en kijken of er dan iets verbetert. Dán zouden we over rekeningrijden kunnen nadenken. Waarom kiest GroenLinks niet zo'n lijn in plaats van het alvast duurder te maken in de hoop dat de regering, waar ze zelf niet in zitten, aan de andere kant dat gaat doen wat ze volgens mij helemaal niet gaat doen, want volgens mij gaat het platteland helemaal niet beter bereikbaar worden met het openbaar vervoer en zijn mensen straks alleen maar gedwongen een hogere rekening te betalen voor de auto.

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Het is wat ons betreft niet «of-of» maar «en-en». Het lastige is dat als we vanuit de oppositie elk voorstel dat we zouden willen realiseren afhankelijk moeten stellen van wat het kabinet wel of niet doet, we bijna niks kunnen. Dus in een ideale wereld heeft u helemaal gelijk, maar op dit moment zien we dus dat bepaalde maatregelen wél te realiseren zijn en andere niet. En we hopen niet dat het ov beter geregeld gaat worden; daar véchten we keihard voor, elke dag. Dus ik vind het ook een beetje zwak om te zeggen dat we het hopen, want u ziet net als anderen de inzet op ov. Als het kabinet niet de verantwoordelijkheid wil nemen om de bereikbaarheid voor iedereen te vergroten, specifiek voor de mensen zonder auto, dan leg ik dat bij het kabinet neer, want wij doen op dit vlak wat binnen onze capaciteit ligt.

Mevrouw Pouw-Verweij (JA21):

Ik wil toch heel even doorgaan op dit punt, want volgens mij heeft de heer Alkaya geen interrupties meer en ik vind het wel een heel interessant punt. Volgens mij gaat het helemaal niet om «of-of» of «en-en». Volgens mij gaat het over de volgordelijkheid in dezen en stelt de heer Alkaya – dat ben ik met hem eens, al is mijn partij niet eens voor rekeningrijden – dat als je het gaat invoeren je er in ieder geval voor moet zorgen dat er iets anders is waar mensen naartoe kunnen, want als dat er niet is, los je bovendien geen probleem op en jaag je mensen alleen maar op kosten. Dus ik vraag me af: als die back-upoptie van het openbaar vervoer er niet is, wat bereik je dan met rekeningrijden, behalve mensen een hogere rekening geven?

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Ik vind het heel terecht dat hier vragen over worden gesteld, want dit is inderdaad een groot dilemma. Kijk je naar de lange termijn of kijk je naar

de korte termijn? En wat is op welk moment te bereiken? Enerzijds blijven wij keihard pleiten voor beter ov, maar tegelijkertijd ontken ik niet dat de bereikbaarheid voor sommige mensen in het geding komt. Daarom willen we dus ook dat wij vanuit het modaliteitsdenken over MIRT veel meer investeren in ov, om dit probleem uiteindelijk te ondervangen. Maar inderdaad, ik zie dat dat nu nog niet goed geregeld is. Ik ga ook niet doen alsof dat wel zo is. Maar ik gaf zojuist wel aan dat ik de volgende generatie niet wil opzadelen met nog een probleem omdat autorijden goedkoop blijft – ik snap dat mensen auto blijven rijden – maar er ondertussen geen ov is. Dan gaan mensen ook niet vanaf nu al het ov gebruiken. Bovendien moeten we er ook nog over nadenken hoe we in de toekomst de klimaatcrisis aanpakken. Dus wat mij betreft moeten we nu toch de moeilijke keuzes durven maken en daar eerlijk over zijn.

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

Dan zou ik in ieder geval het punt willen tegenspreken dat autorijden goedkoop is. Met alle belastingen die we betalen als autorijders en kijkend naar de prijs die we inmiddels weer aan de pomp hebben, is autorijden verre van goedkoop. Dat zou ik dus toch tegen willen spreken. Ik vind het dapper van mijn collega dat zij keuzes wil maken die ook pijn kunnen doen, en ik denk dat je dat ook móet doen, als je verder wil komen. Over deze keuzes zijn we het inhoudelijk niet eens en daarover gaan we het ook niet eens worden, maar desondanks respect voor de stap die haar partij hierin wil zetten. Maar wat ik persoonlijk niet snap, is dat je niet zegt: wij willen die stap zetten, nádat wij het doel hebben bereikt dat we ons gesteld hebben, namelijk het probleem niet doorschuiven naar de volgende generatie én de huidige generatie niet te veel belasten. Dat is het enige punt dat ik niet snap in deze redenering. Waarom zou je niet wachten totdat je dat hebt veiliggesteld?

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

In een ideale wereld zou je dat doen, maar we weten hier met z'n allen aan tafel dat de politieke realiteit constant in ontwikkeling is. Wat je misschien vandaag voor elkaar kan krijgen, kan het volgende kabinet wellicht niet. Dus vind ik het ook wel eerlijk om op tafel te leggen dat we niet altijd de ideale situatie hebben waarin we alles integraal kunnen beoordelen. Dan moet je soms toch de moeilijke keuze maken en daar eerlijk over zijn.

De **voorzitter**:

U kunt doorgaan, want u hebt geen interrupties meer. U hebt nog ongeveer 2 minuten en 10 seconden.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik noemde zojuist in mijn bijdrage een aantal plekken. Ook gaf ik zojuist aan de heer Krul aan dat we in dit debat helaas niet alle plekken in dit land noemen waar allerlei maatregelen nodig zijn, niet omdat ze niet belangrijk zijn maar omdat we daar letterlijk de ruimte niet voor hebben. Vandaar dus ook dat wij pleiten voor modaliteiten waarin we dat integraal benaderen. Er zijn meer situaties in het land waarbij met een relatief kleine investering en vooral met veel meer urgentie vanuit het kabinet het ov gestimuleerd en verbeterd kan worden. Wij vinden het jammer dat de prioriteit van dit kabinet niet dáár ligt. Voorzitter. Wat ons betreft moet er niet alleen meer geïnvesteerd worden in ov binnen Nederland maar ook in goede verbindingen met onze buurlanden. Ook hier zien we wel de intenties maar helaas blijven daadkrachtige plannen achterwege. De Eurostar rijdt straks een jaar niet vanwege infrastructurele problemen, de spoorverbinding van Groningen naar Duitsland is al jaren gestremd en een snellere verbinding naar Bremen laat nog zeker dertien jaar op zich wachten. In de MIRT-brief

missen we ook op dit vlak ambitie en urgentie. Hoe gaat het kabinet zijn ambities om minder te vliegen en meer internationaal te trainen concreet invulling geven? Graag een duidelijk plan hierover.

Tot slot een niet onbelangrijk punt over het fietsbeleid. Het kabinet wil terecht fors inzetten op het gebruik van de fiets. GroenLinks maakt zich echter zorgen over de ruim 3.000 kilometer aan fietspaden die in het areaal van Rijkswaterstaat zitten. Uit de stukken blijkt dat de Minister niet van plan is om deze financieel in stand te houden. Kan hij deze alsnog opnemen in het basiskwaliteitsnetwerk, zodat onderhoud gegarandeerd is?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Bouchallikh, voor uw inbreng namens GroenLinks en, inderdaad, de PvdA. Dan gaan we naar de BoerBurgerBeweging. Mevrouw Van der Plas.

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

Dank u wel, voorzitter. In november vorig jaar hadden wij het notaoverleg MIRT. Ik kan me nog herinneren dat ik toen aangenaam verrast was, want bijna Kamerbreed leek het erop dat de regio eindelijk de aandacht zou krijgen die het verdient en die het zo lang te weinig heeft gekregen. Dat ging over mooie, hoognodige projecten, zoals de Nedersaksenlijn en de aanpak van de flessenhals bij Meppel, waar het Noorden zo veel last van heeft. Het ging over het mobiliteitsvraagstuk, breder dan alleen de Randstad. Wat is hierbij de laatste stand van zaken, zo vraag ik de Minister.

Voorzitter. De roes en de ambities die toen naar voren kwamen, bleken van korte duur. Ik heb hier een hele stapel papieren van verschillende mensen, verschillende organisaties, die eigenlijk allemaal dezelfde strekking hebben: niks kan meer. Er is te weinig geld, er is te weinig capaciteit, en nog steeds is er die wurgende regelgeving in de stikstofwet. Toen had ik het er al over hoe bizar het is dat de stikstofgekte boven mensenlevens gaat. Blijkbaar is dat nog steeds het geval. Er zijn geen oplossingen gekomen. En daar zitten we dan. Hoe is het mogelijk dat geldtekorten, een gebrek aan capaciteit, stikstof en de schijnbare noodzaak van verschuivingen van gelden in minder dan een jaar het ambitieuze MIRT hebben omgegooid en dat er bezuinigingen of, zoals het hier wordt genoemd, «een rijksbrede taakstelling» van 2 miljard euro nodig is? Op welke manier hebben de Minister en de Staatssecretaris de regio's betrokken bij de investeringskeuzes? Op welke manier wordt er voor draagvlak gezorgd bij provincies, gemeenten en regio, zeker omdat deze eerder wel afspraken hebben gemaakt met het Rijk om te leveren, bijvoorbeeld met de woondeals en nota bene met handtekeningen, waar ze uiteindelijk niets voor terugkrijgen?

Voorzitter. Veertien wegprojecten en drie vaarwegprojecten gaan niet meer door. 4 miljard was er beschikbaar ter uitbreiding van het goederenvervoer over water en weg. Wás, want het gaat nu allemaal naar onderhoud. Een van de voornaamste redenen: stikstof. Ondanks dat het onderhoud hard nodig is, kan dit niet betekenen dat de rest maar op slot gaat. We moeten zo snel mogelijk de scheppen in de grond zetten om knelpunten aan te pakken en nieuwe infrastructuur aan te leggen.

De voorzitter:

Er is een interruptie van meneer Krul.

De heer **Krul** (CDA):

Ik gebruik mijn interruptie graag voor dit statement zonder vraagteken. We balen allemaal heel erg van de stop en ik weet dat de Minister daar ook van baalt. Die was het liefst ook gewoon doorgegaan, maar die krijgt

geen vergunningen. Ik vind de opmerking van mevrouw Van der Plas dat stikstof boven mensenlevens gaat, eigenlijk ongepast. Dat is helemaal niet aan de orde. Dat is nou precies zo'n polariserend statement, waar ik mevrouw Van der Plas in een zaal vergelijkbaar met deze een paar dagen geleden nog een statement tegen hoorde maken. Dus laten we dat vooral in dit debat niet doen. Er is nooit iemand die gezegd heeft dat stikstof boven mensenlevens en mobiliteit gaat, en de Minister al helemaal niet.

De voorzitter:

U mag dat vinden, maar mevrouw Van der Plas mag dat ook gewoon zeggen.

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

Ik heb ook niet gezegd dat de Minister dat heeft gezegd. Ik constateer wel dat nu ... Laten we de N35 als voorbeeld nemen – daar kom ik zo meteen op terug – waar al verschillende ongelukken zijn gebeurd, ook met dodelijke afloop, en waar al drie keer was beloofd dat de rondweg er zou komen, maar die er gewoon niet komt. Ik heb net in mijn interruptiedebat met de heer Koerhuis aangegeven dat we iets kunnen doen. We kunnen iets doen. Als het land zo ontwricht wordt door regelgeving – dan noem ik toch even die Vogel- en Habitatrichtlijn en de stikstofwet – dan kunnen wij wat doen. Dat is ook mijn vraag aan de heer Koerhuis geweest. Waarom doet de VVD daar niks aan? Die vraag kan ik ook neerleggen bij het CDA. Jullie hebben veel meer middelen, veel meer mensen. Ik wil daar graag bij aanhaken.

Ik snap werkelijk niet waarom we niet een spoedwet of een noodwet kunnen maken om te zorgen dat dit door de stikstofgekte ontwrichte land weer van het slot gaat. Dat begrijp ik gewoon niet. Want we hebben ooit wel een noodwet ingericht, omdat de gezondheid van mensen op het spel stond. Dat was in de coronatijd. Toen konden we binnen drie dagen na de uitspraak van de rechter dat de avondklok niet juridisch was geborgd, met een noodwet komen, zodat de avondklok wél kon. Het kan dus wél. Echt waar, ik vind het een hartstikke mooi debat, ik praat graag over de regio, maar ik snap niet dat de alarmbellen op alle ministeries niet zodanig aan het loeien zijn dat we een noodwet maken om heel veel projecten wél uit te kunnen voeren. Want hoe je het ook wendt of keert, hierdoor – ik zeg niet dat de Minister daar persoonlijk schuldig aan is; totaal niet – gaan er ongelukken gebeuren. Ik vind dat ontwrichtend voor ons land.

De voorzitter:

Meneer Krul, kort? Nee? Meneer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Verkeersveiligheid is voor mij in ieder geval een topprioriteit. Ik zeg dat in bijna ieder debat. Ik zal het nu ook zeggen: verkeersveiligheid is voor mij topprioriteit. Ik ben in ieder geval blij dat de Minister, de debatten hier in de commissie volgend, heeft besloten dat de verkeersveiligheid blijft staan. En als er meer nodig is qua verkeersveiligheid, op welke weg in Nederland dan ook maar ook op de N35, laten we dan inderdaad samen optrekken.

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

Als we een wetsvoorstel voor zo'n spoedwet of een noodwet gaan maken, dan ben ik daar graag bij.

De voorzitter:

Kijk eens aan. Dan gaan we de tijd weer aanzetten, mevrouw Van der Plas.

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

Voorzitter. Ik kan het over veel projecten hebben, maar ik ga er een paar langs. Dat is ook omwille van de tijd.

De N35 Mariënheem. Mariënheem is het enige dorp in Nederland waar een rijksweg doorheen loopt. Aan de ene kant van de N35 wonen de mensen en aan de andere kant zijn de school, de kerk en het dorps huis. Dat is gewoon een gevaarlijke situatie. Inwoners van Mariënheem zijn in nood. Er was 100 miljoen beloofd om de rondweg aan te passen. Net zoals veel projecten gaat ook dit project niet door. Dit ondanks jaren aan inspanningen van de inwoners, die de noodzaak daadwerkelijk ervaren. Inwoners hebben te maken met levensgevaarlijke situaties. Bijvoorbeeld de ouders die met hun kinderen tussen de voorbijrazende vrachtwagens moeten oversteken. Er zijn al tientallen ongelukken te betreuren, helaas ook met dodelijke afloop. Drie Ministers – drie Ministers! – hebben de rondweg beloofd, met handtekening en al, en drie keer zijn de inwoners in de steek gelaten. Ze zijn voor de gek gehouden. We vragen ons af waarom het vertrouwen in de overheid zo laag is. Nou, dat komt door dit soort acties.

Dan knooppunt A1-A30 Barneveld en knooppunt Hoewelaken. De A1-corridor is een van de belangrijkste oost-westverbindingen van ons land en van strategisch belang voor de bereikbaarheid van de regio en de stad. Het is druk, het is onveilig en verbetering van deze knooppunten is een vereiste voor de woondeals van de regio Foodvalley en Amersfoort: samen 52.000 woningen. Ook hier de vraag wat het plan nu verder is en hoe het zo snel mogelijk doorgang kan vinden.

Dan Ameland en eigenlijk de eilanden in het geheel. De bereikbaarheid van Ameland staat ook onder druk door de afgeschaalde dienstregelingen en een dichtslibbende vaargeul. We hebben allemaal kunnen meemaken vorige week in het vragenuur dat de dienstregeling is afgeschaald. Wat zijn de gevolgen van de grote verschuiving in de MIRT-gelden voor de bereikbaarheid van Ameland en de Waddeneilanden? Hoe worden de gevolgen zo klein mogelijk gehouden? Wat is de laatste stand van zaken naar aanleiding van de gesprekken die zijn gevoerd? Kan de Minister antwoord geven op mijn vragen over het baggeren van de vaargeul? Bewoners suggereren dat Wagenborg alleenrecht wil hebben op de vaargeul. Hoe staat de Staatssecretaris hierin? Kan zij hier antwoord op geven?

Voorzitter. De Westerscheldetunnel. In de begrotingsbehandeling van lenW is in november 2022 140 miljoen opgenomen voor het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel, uiterlijk in 2025. De focus is nu verschoven van nieuwe aanleg van wegen naar onderhoud. De stikstofgekte lijkt ook nu gevolgen te hebben voor de tolvrije tunnel. Hoewel er geen vrachtwagen meer gaat rijden, wordt dit wel opgevoerd als een belemmering. Wanneer stopt de Minister met vertragende onderzoeken en gaat hij stappen zetten om de tunnel per 1 januari 2025 of eerder, indien mogelijk, tolvrij te maken? Welke stappen zijn daar nu al in gezet?

Voorzitter. Ik sluit af. Het is hoog tijd voor een Ministerie van Platteland op minstens 100 kilometer van Den Haag of, zoals deze week geopperd door mensen die hier een petitie kwamen brengen, voor een Minister van Regio. Ik heb daar nog wel een paar goede kandidaten voor.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van der Plas, voor uw inbreng namens de BBB. Meneer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Een mooie bijdrage. Volgens mij waren er wel een aantal overeenkomsten. Nog even over de Westerscheldetunnel. Ik zie dat ook allemaal en zit me echt te verbazen. Nu zit er een tarief op: je betaalt € 5 heen en € 5 terug. Ik heb dat de afgelopen tijd nog een paar keer gedaan. Je kunt

daar € 4,90 of € 4,80 van maken, maar je kunt er ook € 0 of € 0,01 van maken. Dat zou voor mij ook de richting zijn om het op te lossen. Is mevrouw Van der Plas dat met mij eens?

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

Ja, daar hebben we het ook al eerder over gehad in debatten. Dat kan, dat kan. Dus daar ben ik het honderd procent mee eens. Die mensen zitten al jaren te wachten op het tolvrij maken van de tunnel. Vandaar ook mijn vraag aan de Minister welke stappen daar nu precies in worden gezet. Gaat 1-1-2025 gehaald worden of wordt het, indien mogelijk, eerder? Dat laatste zou ook nog moeten kunnen. Dus eens.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Van der Plas. Ik heb even een korte vraag aan mevrouw Van Ginneken en mevrouw Pouw-Verweij. Mevrouw Van der Graaf moet dadelijk naar een plenaire zitting. Mag zij voor? Dat is het geval. Mevrouw Van Ginneken, ik weet dat u dit twee weken geleden ook al heeft gedaan. Bedankt voor uw collegialiteit. Dat geldt ook voor mevrouw Pouw-Verweij. Dan gaan we nu luisteren naar de inbreng van mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie.

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

Dank u wel, voorzitter. Ook dank aan de collega's. Ik kreeg net een seintje dat het plenair wat sneller loopt dan verwacht. Dat is meestal goed bericht, maar het komt mij nu net onhandig uit. Dus ik dank de collega's, want ik had dit niet van tevoren bedacht.

Voorzitter. Ik zie dat de bewindslieden in staat waren om een moeilijk besluit te nemen, dat ook ingrijpende gevolgen heeft. Dat is ook zeker het geval bij de beslissing om het nagenoeg volledige MIRT-programma op het hoofdwegennet naar achteren te schuiven. Dat is noodzakelijk vanwege de stikstofproblematiek. Tegelijk zien we dat dit grote impact heeft op de regio's, die belangrijke projecten zien vertragen. De Minister noemt dit een pauze. Dat roept wel een aantal vragen op. Hoeveel jaar worden die projecten precies naar achteren geschoven in de begroting? Hoe groot is vervolgens het bedrag dat in de komende jaren vrijvalt? De vrijvallende middelen worden ingezet voor de instandhouding van de infrastructuur. Daar is een inhaalslag te maken, maar is ook een structureel tekort. Ik vraag de Minister hoeveel we dan zijn ingelopen na afloop van die pauze. Wat zijn de gevolgen voor het basiskwaliteitsniveau, dat nu wordt vastgesteld?

Inhoudelijk heb ik nog wel een paar kritische noten te kraken. We hebben de lijst met projecten gekregen. Van die lijst liggen er wel tien buiten de Randstad. Met name Brabant en Overijssel komen er bekaaid van af. Dit besluit is genomen nadat we allemaal het rapport Elke regio telt! hebben ontvangen en nadat vorig jaar al het Planbureau voor de Leefomgeving kritische noten had gekraakt over het verdelingsvraagstuk ten opzichte van de regio.

Voorzitter. Ik vraag de Minister hoe dit nu precies beargumenteerd wordt en hoe landsdelen hierin tegemoet kunnen worden gekomen. Is er in de instandhoudingsopgave bijvoorbeeld prioriteit gegeven aan projecten in de regio's waar nu veel projecten worden uitgesteld? Ik noem de N35 als voorbeeld. Collega's hebben die ook genoemd. Maar dat geldt natuurlijk ook nog voor andere regio's. Graag een reactie daarop van de Minister. De Minister kiest er bijvoorbeeld wel voor om de ring Utrecht onverminderd door te laten gaan, terwijl die knelpunt nummer 42 is op de knelpuntenlijst van de rijkswegen. Waarom wordt daar dan zo veel prioriteit aan gegeven? Welke boodschap heeft de Minister voor de regionale partijen die het alternatief uitwerken? Knooppunt Hoevelaken werd hierbij net genoemd. Zou het niet meer voor de hand liggen om daar je prioriteit neer te leggen in plaats van bij de ring Utrecht? Graag een

reactie van de Minister. Straks heb je wel een minuut reistijdwinst bij Utrecht om vervolgens bij Amersfoort in de rij aan te sluiten. Voorzitter. Alle middelen worden ingezet voor de instandhoudingsopgave. Ik noemde dat al. Maar er zijn meer opgaven. Verkeersveiligheid is er een van. Terwijl miljarden vrijvallen, moet er bij bijvoorbeeld de N36 beknibbeld worden op de verkeersveiligheid omdat het budget op is. Bij de N50 kan gelukkig net aan 2 miljoen worden vrijgespeeld uit de post onvoorzien, maar is het volledig veilig maken van het traject, ook van het traject Hattermerbroek-Kampen, nog niet in zicht. Ik zou de Minister willen vragen of er ruimte is binnen de afweging die hij heeft gemaakt om iets te heroverwegen, namelijk om een deel van de middelen die nu vrijkomen, in te zetten voor verkeersveiligheid en dan iets van de instandhoudingsopgave af te halen. Ik vraag de Minister of hij daartoe bereid is. Hoeveel geld is er nodig om alle rijks-N-wegen verkeersveilig te maken? Is financiering van tijdelijke maatregelen, zoals rijbaanscheiding, snelheidsverlaging of geïntensiverde handhaving mogelijk? Er vindt geen heroverweging per modaliteit plaats. Er gaat geen geld van weg naar spoor of fiets. Dat kan juist wel soelaas bieden. Ik geef een paar voorbeelden. De N35 kan voorlopig niet worden aangepast, maar kan de spoorlijn Zwolle-Enschede dan wel worden verbeterd? De A15 kan niet worden uitgebreid, maar het spoor van Dordrecht naar Elst/Arnhem mogelijk wel. Ziet de regering daarvoor kansen? Ik kijk daarbij ook even naar de Staatssecretaris.

De voorzitter:

Er is een interruptie van meneer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Mijn oren klapperen een beetje. We kennen de ChristenUnie als een regionale partij. Stelt de ChristenUnie nu voor om gewoon de N35 maar geschrapt te laten en het geld over te hevelen naar spoor? Wat ik meer zou waarderen van de ChristenUnie is een inzet om dan maar beide te doen in de regio, in plaats van zo'n belangrijke weg in zo'n belangrijke provincie voor de ChristenUnie dan maar gewoon te schrappen.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Ik had een klein stukje tekst overgeslagen omdat u al zo veel woorden aan de N35 had besteed. Ik had me net al bij het punt over de N35 aangesloten, juist omdat we zien dat daar al heel veel cofinanciering lag. Ik had de N35 meegenomen in mijn uitspraak dat ik zie dat een aantal regio's er wel heel bekaaid afkomen. Overijssel is daar een van en Brabant is er een van, maar Overijssel ook. Dat zijn juist projecten waar al veel regionale steun voor is, waar al veel geld voor is bijgelegd en waarover al veel toezeggingen zijn gedaan. Daarin vraag ik de Minister: zou je dan niet toch op zoek moeten gaan naar creatieve oplossingen en misschien toch moeten kijken of je prioriteit kunt geven aan projecten in regio's waar nu veel projecten worden uitgesteld? Ik leg er even de vinger bij dat op het lijstje met projecten die worden uitgesteld, allemaal projecten in de regio staan. De projecten die doorgaan, zijn met name die in de Randstad.

De voorzitter:

U heeft nog ongeveer 2 minuten en 40 seconden, mevrouw Van der Graaf. We gaan de tijd weer aanzetten.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Ik had dus die voorbeelden gegeven over waar je misschien overstappen kan maken naar het spoor of de fiets. Wil het kabinet analyseren welke weginfra-investeringen vervangen kunnen worden door ov- of spoorinfra-investeringen, zoals ik net al noemde? Dat geldt ook voor de fietser en de

wandelaar. In de komende jaren is er 6 miljoen voor een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Zou een verdubbeling niet mogelijk zijn? Voorzitter. Dan zou ik nog een paar vragen willen stellen. Ik begin in Zeeland. Hoe staat het met het verbeteren van de treinverbindingen Vlissingen-Rotterdam en Vlissingen-West-Brabant? Daar is een reistijd-winst van een uur mogelijk. Wat verhindert nu het invoeren van stoptreinen en intercity's op deze lijnen? Ik heb eerder ook gevraagd naar het onderhoud van de bruggen in Zeeland. Dat is een te grote opgave om door de provincie alleen te worden gedragen. Kan er ook sprake zijn van capaciteitsdeling, vraag ik aan de Minister.

Ik vraag de Minister, die in Groningen op werkbezoek is geweest bij de Gerrit Krolburg: wat wordt nu zijn plan voor deze brug? We ontvingen slecht nieuws over de Wunderline. Ik heb daar ook schriftelijke vragen over gesteld. Ik vraag de Staatssecretaris of de Wunderline wordt meegenomen in het MIRT-deel over het Deltaplan voor het Noorden. Kan ProRail voor deze lijn niet ook een beroep doen op Connecting Europe Facility? We zien dat geld uit dat fonds wordt ingezet voor spoorweg-overgang Vierpaardjes in Venlo. Dat is mooi. Ik vraag de Staatssecretaris of het mogelijk is om uit dat fonds meer geld te halen om die onbewaakte of bewaakte onveilige overwegen nu aan te pakken.

Dan de Nedersaksenlijn en de TEN-T. Wanneer denkt de Staatssecretaris de Kamer de toegezegde herijking van de MIRT-spelregels te doen toekomen? Kan de Staatssecretaris de Kamer die brief in ieder geval vóór het aanbieden van de rijksbegroting doen toekomen? Ziet de Staatssecretaris de Lelylijn en de Nedersaksenlijn als uitzonderlijke projecten om af te wijken van de 75%-regeling in het MIRT-proces, juist vanwege het belang dat de regio hieraan hecht? Op welke andere wijzen denkt de Staatssecretaris de door het kabinet gedane toezeggingen voor een startbeslissing in 2024 en de bijbehorende financiering te kunnen regelen? Ik sluit me aan bij de opmerkingen over de aanpak van de flessenhals bij Meppel. De N36 noemde ik al. Daarbij vraag ik ook nog aandacht voor de N48.

Voorzitter. Ik denk dat ik dan aan het einde van mijn spreektijd ben. De bel gaat. Mijn beleidsmedewerker luistert mee om ook de antwoorden van de bewindslieden te horen. Ik ga naar de plenaire zaal voor een begrotings-behandeling.

De **voorzitter**:

Veel succes in de plenaire arena, mevrouw Van der Graaf. U bent hier ontheven van uw verplichtingen. Dan gaan we meteen naar mevrouw Van Ginneken, namens Democraten '66.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ja, dank u wel, voorzitter. Nederland staat op slot. Door onder andere stikstof trapt de overheid even op de rem bij het aanleggen van nieuwe infrastructuur. Dat is natuurlijk belangrijk voor onze natuur, die D66 aan het hart gaat, maar het heeft wel grote impact voor omwonenden en gebruikers van die wegen. En dat terwijl volgens het CBS de bereikbaarheid van 2 miljoen mensen nu al onder druk staat en de economische schade in de logistieke sector als gevolg van de stikstofcrisis 1,7 miljard euro per jaar is. Kunnen de bewindspersonen schetsen wat de impact van de pauze van de infraprojecten op de bereikbaarheid voor mensen zal zijn? Kunnen de bewindspersonen aangeven hoeveel het bedrag van 1,7 miljard euro schade voor de transportsector gaat oplopen? Wat gaat de herprioritering van spoorprojecten, die later dit jaar bekend wordt gemaakt, verder nog doen met die bereikbaarheid en economische schade?

D66 maakt zich hier namelijk heel veel zorgen over. We begrijpen wel waarom de Minister heeft besloten om zich vanaf nu meer te richten op onderhoud, renovatie en beheer van weginfrastructuur: de basis op orde brengen. Maar wat D66 betreft blijven we niet stilzitten. Laten we met

elkaar kijken naar wat er wel kan of anders kan om de bereikbaarheid te verbeteren.

Voorzitter. Dan denk ik bijvoorbeeld aan fietsinfrastructuur. Onderzoek laat namelijk zien dat er nauwelijks tot geen stikstofuitstoot vrijkomt bij het aanleggen daarvan. Dat geeft kansen om zaken te combineren. Een concreet voorbeeld daarvan zou de Dom-tot-Damfietsroute zijn, die meegenomen zou kunnen worden bij het onderhoud aan het Amsterdam-Rijnkanaal. Deze fietsverbinding kan de file op de A2 en de drukte in de treinen tussen Amsterdam en Utrecht helpen verminderen. Kan de Staatssecretaris toezeggen de realisatie van de Dom-tot-Damfietsroute mee te laten lopen in het onderhoud aan het Amsterdam-Rijnkanaal? En kan zij toezeggen de Kamer te informeren over andere fietskoppelkansen, om ze maar even zo te noemen, bij het beheer en het onderhoud op gronden van Rijkswaterstaat?

Voorzitter. Omwonenden en gebruikers van de gepauzeerde wegprojecten moeten nu langer wachten op hun wegaanpassing. Laten we proberen deze nare situatie te benutten door te kijken of het anders kan. Laten we proberen de mobiliteitstransitie nu handen en voeten te geven op die plekken. Daarom wil D66 dat de bewindspersonen bereikbaarheidsambassadeurs aanstellen in regio's met gepauzeerde wegprojecten. Zij gaan dan met kennis van de regio actief in gesprek met lokale werkgevers, overheden en onderwijsorganisaties, maken al dan niet tijdelijke afspraken over bijvoorbeeld thuiswerken, spitsmijden en anders reizen, en helpen de regio concreet om die oplossingen voor elkaar te krijgen. Op die manier kijken we hoe alternatieven voor wegverbreding de congestieproblematiek zouden kunnen verminderen gedurende de pauze. Kunnen de bewindspersonen dat toezeggen? Kunnen zij toezeggen zo'n aanpak ook te hanteren bij andere infrastructuurprojecten die mogelijk gepauzeerd gaan worden als gevolg van de verdere herprioritering binnen het Mobiliteitsfonds?

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer Krul.

De heer Krul (CDA):

Bij goede ideeën geef ik mevrouw Van Ginneken graag de gelegenheid om daar nog iets verder over te filosoferen. Bedoelt ze dan ambassadeurs vanuit het ministerie of moeten die vanuit een derde partij komen? Hoe ziet ze dat voor zich? Ik ben namelijk best geïntrigeerd.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Mijn allereerste, belangrijkste gedachte bij die bereikbaarheidsambassadeur is dat het iemand uit de regio is die heel goed verbonden is met bedrijven, instellingen en scholen in de regio en goed de dynamiek kent en de mensen kent die een bijdrage kunnen leveren aan een oplossing. Vanzelfsprekend zou zo'n bereikbaarheidsambassadeur ook een goede lijn met het ministerie moeten hebben om daarmee dingen te kunnen afstemmen en regelen, maar wat mij betreft is het iemand uit de betreffende regio.

De voorzitter:

Mevrouw Van der Plas heeft ook nog een interruptie.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Ik vraag mij eerlijk gezegd af in welke wereld D66 leeft. D66 heeft het over bereikbaarheidsambassadeurs voor uitgestelde projecten, regioambassadeurs uit de regio die dan gaan praten over spitsmijden en thuiswerken. De mensen in het dorp Mariënheem moeten gewoon een weg oversteken, die moeten gewoon naar school, de kinderen naar school brengen, naar een winkel of naar een dorps huis. Het klinkt allemaal sympathiek, maar zij

hebben gewoon echt helemaal geen ene biet, zal ik maar zeggen, aan een bereikbaarheidsambassadeur uit de regio. Dan denk ik echt ... Denkt mevrouw Van Ginneken, of haar partij, dan echt dat ze nu in Mariënheem zeggen «yes, we krijgen een bereikbaarheidsambassadeur, wauw!»? Die mensen hebben daar echt niks aan. Die willen een rondweg. Dat is wat ze willen.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik denk inderdaad zeker niet dat de mensen in Mariënheem met de bereikbaarheidsambassadeur een feestje gaan bouwen, want verderop wilde ik in mijn inbreng ook adresseren dat we het daar echt hebben over een verkeersveiligheidssituatie. Bij dezen vraag ik dan, alvast vooruitlopend op mijn inbreng, aan de Minister: had u niet gezegd dat verkeersveiligheidsinvesteringen uitgesloten zouden zijn van deze schuif? Hoe kan het dan dat het project in Mariënheem, waar het heel nadrukkelijk over een verkeersveiligheidssituatie gaat die om oplossing vraagt, ook op pauze wordt gezet? Kan de Minister niet in dat hele tracé waarvan Mariënheem onderdeel uitmaakt, de ringweg van Mariënheem uitzonderen en daar een aparte beslissing over nemen? Want ik ben het met collega Van der Plas eens dat dat een heel gevaarlijke situatie is daar. Bij dezen vraag ik dus aan de Minister hoe hij daartegen aankijkt.

De voorzitter:

Dat gaan we dadelijk horen. Ik stel voor dat u nu doorgaat met uw bijdrage, mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Voorzitter. Vanuit de gedachte «kijken wat er kan met bereikbaarheid» wordt rondom de stad Utrecht al nagedacht over de toekomst. De samenhang, namelijk tussen infrastructurele én niet-infrastructurele maatregelen en de leefbaarheid, is groot. Daarom vraag ik de Minister om toe te zeggen de beslissing over de pauze van de noordelijke Ring Utrecht nog even uit te stellen tot het gedachteproces in Utrecht over hoe die toekomstige bereikbaarheid er dan uit kan zien met een mix van maatregelen, compleet is. Ook bij het gepauzeerde A15-project bij de Drechtsteden wordt nu bijvoorbeeld nagedacht over een mobiliteitstransitie met bijvoorbeeld watertaxi's en een mobiliteitshub. Dat is hun reactie op de beslissing om de aanpassing van de A15 daar te pauzeren. Kan de Minister reflecteren op deze plannen? Mijn vraag aan de Minister over de N35 heb ik zojuist al gesteld. Dat waren de drie voorbeelden van gepauzeerde projecten die ik er even uit wilde halen.

Voorzitter. Ik ga nog even naar een ander deel van Nederland. Dit najaar komt de Staatssecretaris met een herprioritering op het spoor. Op de spoorkaart van ons land is Meppel als dunste punt echt een soort zandloper, de enige verbinding tussen de noordelijke provincies en de rest van het land. Dat maakt het spoornetwerk heel kwetsbaar. Netwerkbouustheid is voor D66 een heel belangrijk criterium bij die herprioritering van het spoor. Daarom de vraag: kan Staatssecretaris toezeggen knooppunt Meppel uit te zonderen van de herprioritering van het spoor? Kan ze dat ook toezeggen voor de Nedersaksenlijn, die als nieuwe verbinding naar het Noorden de druk op Meppel kan verlichten? Het gaat hier dus over netwerkbouustheid.

Voorzitter. Dan mijn volgende punt. Vorig jaar heeft de Kamer mijn motie aangenomen die het kabinet opdraagt om een afwegingskader te ontwikkelen voor de financiële bijdrage van de Rijksoverheid aan fietsinfrastructuur van decentrale overheden, bijvoorbeeld wanneer die investeringen bijdragen aan nationale doelen, zoals het verminderen van de spits of het zorgen voor schone lucht. Ik lees nu dat de bewindspersonen die motie niet willen uitvoeren, maar ik las toch echt in de mobiliteitsvisie dat het kabinet inzet op het beste vervoermiddel voor de

juiste tijd en plaats. Waarom leggen de bewindspersonen mijn aangenomen motie dan naast zich neer? Kunnen zij dan minstens toezeggen een concrete indicator te ontwikkelen voor de vermindering van bijvoorbeeld luchtverontreiniging of congestie, om zo een indicator te formuleren waarbij zo'n rijksbijdrage voor decentrale infrastructuur wel gepast zou zijn?

Ik begrijp dat er in tegenstelling tot voor onze vaar-, auto- en spoorwegen, voor de fietsinfrastructuur geen basiskwaliteitsniveau komt. Zo'n ondergrens voor de kwaliteit van de fietsinfrastructuur vind ik belangrijk. Kan de Staatssecretaris daarom toezeggen in samenwerking met decentrale overheden ook een basiskwaliteitsniveau te formuleren voor fietsinfrastructuur, met daarin eisen voor wegdekwaliteit, verlichting, groenbeheer, bebording en dergelijke?

Voorzitter, tot slot. Niet alleen de fiets heeft nog geen volwaardige plek in het MIRT, ook maatregelen die niet over de infrastructuur gaan zijn nog ondergeschikt. Dat constateerde ook de Algemene Rekenkamer recentelijk. Als ik het me goed herinner, ging de heer Minhas daar in zijn rapporteursinbreng ook op in. Ik denk dan aan de eerdergenoemde afspraken met werkgevers- en onderwijsorganisaties over spitsmijding, maar bijvoorbeeld ook aan het stimuleren van deelmobiliteit of een lagere parkeernorm. Zou het niet gepast zijn om hier standaard bestuurlijke afspraken over te maken binnen het MIRT? Want zonder zulke afspraken blijft het misschien toch een beetje dweilen met de kraan open: meer infrastructuur lokt verplaatsingen uit en vijf jaar later staat alles weer vast of vol.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Ginneken namens D66. Er is een interruptie van de heer Minhas.

De heer Minhas (VVD):

Ik wil even reageren op de bijdrage die mevrouw Van Ginneken zojuist deed in het interruptiedebatje met de heer Krul. Ze zei daarin terecht dat er de afspraak is gemaakt dat op het moment dat het project Zuidasdok geld tekortkomt, de regio dat vanuit regionale gelden gaat ophoesten. Maar welke regionale projecten gaan dan volgens mevrouw Van Ginneken niet door omdat de stad Amsterdam zou besluiten – ik heb het er nu niet over dat specifiek de knip in de Weesperstraat direct gevolgen heeft voor Zuidasdok – om meerdere binnenstedelijke wegen af te sluiten? Dan ben je binnenstedelijk verkeer op de ring aan het afwentelen. Dan kan het toch niet zo zijn dat mevrouw Van Ginneken zegt: dat is prima en als projecten in de regio daar dan onder lijden is dat niet erg, want dat is de afspraak die we hebben gemaakt?

De voorzitter:

Dat was uw laatste vraag, meneer Minhas.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

De heer Minhas knoopt een paar dingen aan elkaar, die ik dan weer uit elkaar ga trekken. In het interruptiedebatje met de heer Krul heb ik aangegeven dat volgens mij – ik keek ook vragend naar de Minister, of hij daar nog iets over kan zeggen – over Zuidasdok de volgende afspraak is gemaakt. Zuidasdok is een project met landelijke impact; dat ondersteunde ook de heer Krul. Dat was mijn vraag aan hem. Daarover is de afspraak gemaakt dat in het pakketje aan afspraken die de Minister met de metropoolregio Amsterdam maakt over diverse grote projecten die daarin een rol spelen, waaronder bijvoorbeeld de Noord/Zuidlijn maar dus ook Zuidasdok, bij overschrijdingen op Zuidasdok eerst gekeken wordt naar die specifieke projecten die in dat pakketje zitten om de overschrijdingen

op Zuidasdok op te vangen. Dat gaat dus veel breder dan alleen de gemeente Amsterdam; dat gaat over vijftien of zestien gemeentes. Zo heb ik het begrepen. Dat zeg ik dus met een vraagteken richting de Minister, die dat misschien kan toelichten.

Ten aanzien van de knip begrijp ik dat er nauw contact is tussen het ministerie en de gemeente over deze proefperiode van de knip. We moeten het namelijk wel zien als een proefperiode. Of de zorgen terecht zijn over de impact ervan gaat aan het einde van de proefperiode blijken. Ik denk dat het heel goed is dat wij dan ook kijken naar de eventuele gevolgen waar wij hier iets mee moeten. Maar vooralsnog is het een gemeentelijke proef, waar het ministerie bij is aangehaakt.

De voorzitter:

Mevrouw Van Ginneken, bedankt voor de beantwoording. We hebben zelfs weer een dokter in de zaal. Dat is altijd een fijn en veilig gevoel, maar vandaag spreekt mevrouw Pouw-Verweij namens het Juiste Antwoord 21.

Mevrouw Pouw-Verweij (JA21):

Dank u wel, voorzitter. De behoefte aan mobiliteit groeit, maar door de stikstofdoelen legt het kabinet maar liefst zeventien projecten lam. Wat JA21 betreft, is het tijd voor een gezonde dosis zelfreflectie. Vier van de vijf gestaakte projecten die provinciale N-wegen veiliger moeten maken, gaan wel door. Deze projecten hebben geen natuurvergunning nodig, omdat ze volgens nieuwe berekeningen binnen de maximale stikstofdepositie blijven. Voor de N629 tussen Dongen en Oosterhout is geen oplossing gevonden. De aanpak hiervan ligt voor onbepaalde tijd stil. Daarom heb ik een vraag aan de Minister. Het uitblijven van een natuurvergunning zorgt ervoor dat in het geval van de N629 de verkeersveiligheid in het geding blijft. Hoe reflecteert de Minister op het feit dat een gecreëerd stikstofprobleem klaarblijkelijk zwaarder weegt dan veiligheid en dus mensenlevens? Ik hoorde zonet de interruptie hierover van de heer Krul aan het adres van mevrouw Van der Plas, maar uiteindelijk is dat wel de afweging waar het hier om gaat, vindt mijn fractie.

Eind 2020 was er na tientallen jaren gesteggel eindelijk een doorbraak om de rijksweg N35 flink te upgraden. Nu, halverwege 2023, is de regio terug bij af. De grootste verliezer is Mariënheem. Dit is het enige dorp in het land met een rijksweg dwars door de kern. Hierdoor is en blijft de dagelijkse verkeersveiligheid in het geding. De N35 is ook een belangrijke verkeersader tussen de twee economische topregio's Zwolle en Twente. Op 30 juni hebben VNO-NCW, ANWB, de MKB Regio Zwolle en tal van andere stakeholders daarom een brief gestuurd aan Minister Harbers. Zij vinden het ongepast dat gedane beloftes worden gebroken en toezeggingen niet worden nagekomen. Een paar vragen aan de Minister hierover. Wat is de reactie van de Minister op deze brief? Wanneer gaat hij met de regio in overleg? Hoe kijkt de Minister aan tegen het zoeken naar creatieve oplossingen? En hoe wil hij de Kamer informeren over de uitkomst van het overleg?

Op Ameland is terecht commotie ontstaan vanwege de nieuwe dienstregeling voor veerboten naar het eiland. Door het wegblijven van toeristen lopen ondernemers belangrijke inkomsten mis. In plaats van elk uur steekt de vaste veerdienst eens per twee uur over. De overtochten worden ook nog eens steeds gevaarlijker. Dat komt doordat deze vaargeul onderdeel is van een Natura 2000-gebied. Rijkswaterstaat baggert de vaargeul elke dag zes tot acht keer, maar de wetgeving bepaalt dat zand dat uit de Waddenzee wordt gehaald in diezelfde Waddenzee moet blijven.

Rijkswaterstaat voert het dus niet af maar stort het verderop. Dan is het even later weer terug. Hierover heb ik een vraag aan de Minister. Deze situatie doet me eigenlijk een beetje denken aan het verhaal van Sisyphus, de Koning van Korinthe, die door de Griekse goden werd veroordeeld tot de straf dat hij elke dag een heel grote steen een heuvel op moest rollen,

die dan vervolgens weer naar beneden rolde. En zo begon hij opnieuw, tot in de oneindigheid, want het werk was nooit af. Het lijkt erop dat de baggerschepen eigenlijk tot eenzelfde lot zijn veroordeeld, want zij baggeren weg, maar daarna komt het geheid weer in de vaargeul terecht. En zo herhaalt het zich en herhaalt het zich. De Amelandse economie drijft met 600.000 bezoekers per jaar volledig op het toerisme. Wat gaat de Minister doen om een einde te maken aan deze onhoudbare en peperdure situatie?

Dan Schiphol Plaza. Hiervoor zijn grootschalige investeringen afgesproken om de veiligheid te vergroten en reizigersstromen in goede banen te leiden. Eind februari hebben bestuurders afgesproken om dit deelproject van de Multimodale Knoop Schiphol te stoppen, omdat het budget is verlaagd. Als Plaza niet wordt aangepakt, worden de reizigersstromen komende uit het treinstation op termijn ernstig gehinderd. Dit kan leiden tot veiligheidsknelpunten op de perrons en tot andere problemen op de stijg- en daalpunten en in de centrale hal. Een structurele oplossing is daarom wat mijn fractie betreft noodzakelijk. Is de Minister bereid om op korte termijn opnieuw naar de casus te kijken voor een oplossing om een van de belangrijkste en drukste mobiliteitsknooppunten van Nederland bereikbaar en veilig te houden?

De Lelylijn en de Nedersaksenlijn zijn van fundamenteel maatschappelijk belang. Het zijn onderdelen van de grote start van de noodzakelijke verbouwing van Nederland, zoals het hele kabinet ook bepleit. De raadpleging van het project Team Lelylijn onder inwoners leverde onlangs een klinkend resultaat op. De deelnemers hechten belang aan alle elf doelen van de Lelylijn. In het verlengde van dit heuglijke nieuws heb ik een tweetal vragen aan de Staatssecretaris. Kan de Staatssecretaris aangeven wat haar strategie is voor het rondkrijgen van de financiering ten behoeve van een startbeslissing MIRT-verkenning Lelylijn in het najaar van 2024? Wanneer verwacht de Staatssecretaris de herijking van de MIRT-spelregels naar de Kamer te kunnen sturen?

Voorzitter. Een stabiel verkeersknooppunt Meppel-Zwolle heeft een bredere betekenis dan alleen voor de eigen regio. Andere collega's hadden het hier ook al over. Om de toekomstige bereikbaarheid te waarborgen werken Noord-Nederland, Overijssel en de regio Zwolle samen. Het knelpunt zorgt te vaak voor ernstige hinder voor iedereen die per trein van en naar het Noorden wil reizen. Gemiddeld kunnen reizigers negen uur per week storing verwachten op dit traject. In december vorig jaar heeft de Tweede Kamer zich uitgesproken voor een aanpak van de beruchte flessenhals Zwolle-Meppel. Voor een bedrag van ongeveer 40 miljoen is nog geen financiële dekking. In de Voorjaarsnota is dit onderwerp echter niet aan bod gekomen. Mijn laatste vraag aan de Staatssecretaris: wat is de stand van zaken met betrekking tot de resterende financiering van de flessenhals Zwolle-Meppel? Als er ergens op moet worden doorgepakkt, dan is het wel op het meest prangende pijnpunt op ons spoor. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Pouw-Verweij, namens JA21. Ik heb even een vraag aan de leden. We kunnen nu twee dingen doen. We moeten nu minimaal 20 tot 30 minuten gaan schorsen. We kunnen ook een vervroegde eetpauze erbij doen, dus dat we nu 45 minuten gaan schorsen. Dat bespaart ons uiteindelijk een halfuur, want anders moeten we nog een keer schorsen voor de dinerpauze. Misschien zijn we dan nu een beetje eerder klaar. Ik weet niet wat de leden daarvan vinden. Meneer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Voorzitter, is er geen kans dat we nog voor de dinerpauze klaar zijn? Als we daarnaast streven ...

De voorzitter:

Dan moeten we gewoon druk leggen op de Minister en de Staatssecretaris. Dat gaan we bij dezen doen. We schorsen nu een halfuur, dus we zijn hier omstreeks 16.05 uur terug. Tot zo meteen.

De vergadering wordt van 15.34 uur tot 16.05 uur geschorst.

De voorzitter:

Dadelijk is als het eerste het woord aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Ik wil de Minister vragen of hij in blokjes werkt en zo ja, welke blokjes. Dan geef ik de leden aan het einde van een blokje iedere keer de kans om te interrumperen. Dan verloopt het debat wat ordelijker. Alstublieft, meneer de Minister.

Minister Harbers:

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de leden voor hun inbreng in eerste termijn. Voordat ik de blokjes aangeef, zou ik de storm Poly van vandaag willen memoreren, waar ook de heer Koerhuis mee begon. Er zijn diverse slachtoffers, waaronder in ieder geval één dodelijk slachtoffer, zag ik. Er zijn een aantal zwaargewonde slachtoffers. Ook van de zijde van het kabinet gaat ons medeleven natuurlijk uit naar de slachtoffers en hun dierbaren. Op zo'n dag als vandaag zie je weer dat infrastructuur ook heel kwetsbaar is met een dergelijke zware storm.

Voorzitter. De vragen willen we eigenlijk traditioneel beantwoorden. Er zijn natuurlijk heel veel algemene vragen gesteld over de schuif van aanleg naar instandhouding en alles wat daarbij komt kijken. Dat zal mijn algemene openingsblok zijn. Ook de Staatssecretaris heeft een aantal algemene vragen over het MIRT. Daarna zouden de Staatssecretaris en ik de vragen over de verschillende landsdelen afwisselend willen beantwoorden, in de volgorde: landsdeel Noord, landsdeel Oost – dat is bij mij in ieder geval het meest omvangrijke blok van de beantwoording – landsdeel Noordwest, landsdeel Zuidwest en landsdeel Zuid. Tot slot heb ik nog een paar overige vragen. Mede om onze stembanden te sparen zullen de Staatssecretaris en ik om en om de beantwoording doen in die blokken, als het u goeddunkt.

Dan trap ik af met de algemene beantwoording van alle gestelde vragen over de schuif van aanleg naar instandhouding. Ik hecht eraan om toch nog een keer aan het begin van dit debat uit te leggen waar we het precies over hebben, ook om misverstanden te vermijden. Overigens, er zijn heel veel details gevraagd, maar wat we aan het doen zijn, wordt uiteindelijk verwerkt in de begroting voor 2024 en het bijbehorende MIRT-overzicht, dat op Prinsjesdag verschijnt. Er zijn veel vragen gesteld over alle ins en outs van die projecten en de afwegingen. Ik zal daar straks op ingaan, maar het antwoord zal ook zijn dat een groot deel van die informatie komt in het najaar bij de ontwerpbegroting, toewerkend naar het MIRT-debat. Want we hebben ook nog een ronde MIRT-overleg te gaan in november. Daarover komen we te zijner tijd in het notaoverleg te spreken. Even over wat er aan de hand is. In de eerste termijn ging het veel over stikstof. Dat is niet het enige wat ons parten speelt. Sinds ongeveer een jaar zien we dat er een enorme inflatie is met enorme prijsstijgingen. Dat is met name in het afgelopen halfjaar toch wel heel indringend duidelijk geworden. Dat zeg ik ook tegen mevrouw Van der Plas. Zij vroeg: hoe komen we nu van hosanna vorig jaar ineens in deze situatie? De prijsstijgingen en de inflatie begonnen met name na de inval van Rusland in Oekraïne. Deze sector heeft dan nog extra te maken met prijsstijgingen van diverse materialen. Die zijn aanzienlijk hoger dan de inflatie die wij thuis meemaken, de consumentenprijsinflatie. We zien die prijsstijgingen ook al bij de projecten die op dit moment in realisatie zijn, ook bij bestaande onderhouds-, vervangings- en renovatieklussen. Vanzelfsprekend tikt dat ook door in de geraamde prijs voor nieuwe projecten.

Daarnaast zien we inderdaad een stikstofprobleem. Als je het in perspectief wil plaatsen: in de afgelopen vier jaar na de PAS-uitspraak zijn er twee tracébesluiten gereedgekomen, de A27 en de doortrekking van de A15, ViA15, die beide nog voor de rechter liggen. We moesten veel meer doen om dat rond te krijgen en ook op stikstof te mitigeren. Mitigeren klinkt abstract, maar dat betekent gewoon: compenseren. In dit geval betekent het ook dat daarvoor een aantal boerenbedrijven zijn opgekocht. Maar voordat je daar bent, dien je ook stikstofberekeningen te maken. Zoals vorig jaar al is uiteengezet, is de capaciteit van mensen die die berekening kunnen doen en een passende beoordeling kunnen maken, beperkt, zowel bij het Rijk als bij medeoverheden en in de markt. Dat noopte ons er vorig jaar al toe om de projecten toch in een prioriteitsvolgorde te zetten voor de komende jaren, omdat bijvoorbeeld de capaciteit bij Rijkswaterstaat om dit grondig te doen zich beperkt tot twee à drie projecten per jaar.

Dat leidde er ook toe dat het wel een beetje duimendraaien werd voor veel mensen die bij Rijkswaterstaat op aanlegprojecten zitten, aangezien ze niet echt snel vooruit konden met hun project. Ik wil voorkomen dat die mensen het gevoel hebben dat ze bij Rijkswaterstaat even niets te doen hebben, want daarnaast is er iets wat we wel heel goed kunnen doen, namelijk de instandhouding. Daar was vorig jaar het glas in ieder geval halfvol. Er is bij het coalitieakkoord veel extra geld voor instandhouding toegevoegd aan de begroting.

Wat ik vorig jaar al aangaf, is dat dit aanleiding is geweest om de hele portefeuille instandhouding tegen het licht te houden. Kun je met de zekerheid dat je dat geld hebt, eindelijk eens een basiskwaliteit over heel Nederland garanderen, in plaats van letterlijk gaten te dichten op het moment dat het ergens misgaat? Dat zijn we in kaart gaan brengen. Over dat basiskwaliteitsniveau hebben we in maart gedebatteerd. Toen bleek al spoedig dat er ook voor die grote onderhoudsbeurt onvoldoende middelen waren. Dat wisten we ook al voor een deel bij de start van deze coalitie, omdat er toen sprake was van een deel dat al gevalideerd was door Rijkswaterstaat, waarvan we dus zeker wisten dat we dat nodig hadden, maar ook van een ongevalideerd deel. Dat blijkt, ook in het licht van de prijsstijgingen, veel forser te zijn.

Die omstandigheden bij elkaar, dus echt niet alleen stikstof, hebben gemaakt dat we hebben gezegd dat we het geld willen uitgeven daar waar we het wel kunnen uitgeven, namelijk aan de instandhouding van onze infrastructuur. We hebben de afgelopen jaren ook gezien dat die sneller verouderd dan we in het verleden geraamd hadden, mede door intensiever gebruik maar ook door zwaardere voertuigen op de wegen, zowel vrachtvoertuigen als personenauto's.

De positieve kant is wel dat dit geen bezuiniging is. Dit geld geven we uit aan de instandhouding van onze infrastructuur. Het is denk ik nuttig besteed geld. We zorgen er ook voor dat we aannemers in dit land aan het werk houden met dingen die ze wel kunnen doen. Het perspectief is dat Rijkswaterstaat met dit geld voortaan voor acht jaar vooruit kan programmeren en daarmee over het hele land een constante kwaliteit kan bieden, dus niet alleen daar waar de infrastructuur letterlijk dreigt te bezwijken, en daarmee ook voorspelbaarheid kan bieden voor de weg- en vaarweggebruikers.

Ik hoorde ook dat er gezegd werd dat veel projecten buiten de Randstad het slachtoffer zijn. Ja, het is over de hele linie, in het hele land in gelijke mate afgeroomd. Maar instandhoudingsprojecten zie je ook veel in regio's buiten de Randstad, en die kunnen we de komende jaren wel in de programmering zetten. We hebben in het debat vorig jaar ook voorbeelden gehad, zoals de bruggen rond Tholen, maar ook de staat van de bruggen op de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl, waar in de afgelopen jaren nog onvoldoende perspectief was om de instandhouding,

vervanging en renovatie te kunnen financieren. Dat kunnen we de komende jaren wel in de programmering gaan zetten. Er zijn vier categorieën. We hebben ze gewoon categoriaal uitgezonderd, want de financiële opgave is dermate omvangrijk dat je er eigenlijk niet mee komt door projectje voor projectje langs te lopen en te kijken wat er wel of niet kan. De uitzonderingen die we hebben gemaakt bestaan uit een lijst van acht projecten, waarvan we, ook in overleg met de provincies, inschatten dat die eerder opgestart kunnen worden, omdat de stikstofproblematiek daar mogelijk te overzien is en/of de scope van het project mogelijk wat overzichtelijker is. Het gaat om de projecten die gefinancierd worden uit de verkeersveiligheidsgelden – de 200 miljoen voor N-wegen, de 500 miljoen, en de eerdere pot voor onder andere bermmaatregelen – de projecten uit het programma Woningbouw en Mobiliteit, de projecten ter waarde van 7,5 miljard euro, en projecten die op dit moment al in aanbesteding zijn, of aanbestedingsrijp zijn of soms al in realisatie zijn. Daar zitten projecten tussen die in de Randstad plaatsvinden, zoals de Ring Utrecht, maar ook buiten de Randstad, zoals de A2 Het Vonderen-Kerensheide in Noord-Limburg en de doortrekking van de A15 in Gelderland.

We hebben vervolgens wel gezegd dat dit natuurlijk één grote pot levertraan voor de regio is. Ik kan het ook niet anders maken. Als mensen in regio's boos zijn, begrijp ik het ook volkomen. Het is eigenlijk het proces dat ik ook heb doorgemaakt en dat de Staatssecretaris heeft doorgemaakt in aanloop naar deze beslissing. Maar het is ook onvermijdelijk om de instandhouding van de infrastructuur nu prioriteit te geven. We hebben ook niet eens aan de regio's gevraagd of ze hier stuk voor stuk mee willen instemmen, want dat kun je haast niet vragen van de bestuurders in de regio's. Ze hebben er wel kennis van genomen. Wat ik ook zeer op prijs stel, is dat ze wel met ons willen nadenken over wat ons hierna allemaal te doen staat. We hebben een aantal overleg rondes gehad met regionale bestuurders, waarin we ook hebben aangegeven dat we ervoor openstaan om de puzzel, de complexiteiten die dit oplevert in de regio's, in de diepte met elkaar te bespreken. Vaak is er bijvoorbeeld ook op het onderliggende wegennet wel rekening mee gehouden dat er op het rijkswegennet iets gaat gebeuren. Per project wordt er in gelijke mate afgeroomd. Daar blijven budgetten over, maar dat zijn geen adembenevende budgetten. Dat zal ordegrrootte 10% tot 15% zijn.

De middelen die we op de begroting houden, moeten de start worden om de projecten in de toekomst te herstarten, maar we staan ook open voor suggesties vanuit de regio's om te kijken of we met die middelen in de tussentijd al een paar maatregelen of noodmaatregelen – zo noem ik ze maar – kunnen nemen die een stukje van die congestie wegnemen. De congestie is immers niet weg. Het zijn zeventien projecten die allemaal ooit al door alle poortjes zijn gekomen van dat ze echt nodig zijn. Op veel van die projecten zijn ook middelen die regio's als cofinanciering beschikbaar hebben gesteld. Daar ga ik niet over en daar doe ik ook geen uitspraken over, maar links en rechts hoor ik al geluiden dat regio's zeggen: wij zouden wel onze middelen willen handhaven; zouden we dan voor de langere termijn afspraken kunnen maken? We hebben een open uitnodiging gedaan om met allemaal van dit soort suggesties te komen. We zullen die buitengewoon serieus met elkaar gaan afwegen.

Daarnaast blijven alle projecten in het MIRT-programmaboek staan, in een nieuwe categorie, namelijk projecten die op pauze staan. Daarmee bevestigen we dat het uitstel is, maar beslist geen afstel. Van al die projecten is immers al ooit besloten dat ze nodig zijn. Het werk dat er al aan gedaan is, wordt ook – hoe moet je het noemen? – beheerd, geconserveerd. We willen het wel zo doen dat het werk dat eraan gedaan is, niet voor niets is. Dat houdt in dat we fases waar we nu in zitten, ordentelijk afronden en dat we in de tussentijd ook een team hebben dat die projecten in oenschouw neemt. Het kan bijvoorbeeld zo zijn dat er

wetgeving verandert of iets dergelijks, waardoor we op een gegeven moment kunnen zeggen: daar gaan we toch alvast mee aan de slag, om te kijken of we de onderbouwing, bijvoorbeeld als het een planstudie is, up-to-date kunnen brengen. Als we die projecten te zijner tijd herstarten, betekent dit dat we meer een vliegende start kunnen maken in plaats van dat we al het planologische werk opnieuw zouden moeten doen. Op die manier zouden we dat willen inregelen. We hebben afgesproken dat we daar in de komende tijd heel indringend met elkaar, met alle bestuurders en anderen in de regio, het overleg over doen. Daarover moeten we namelijk ook nog andere afspraken met elkaar gaan maken.

Een voorbeeld hiervan is hoe en in welke volgorde we de projecten, als we ze nu pauzeren, dus als het ware inpakken, te zijner tijd denken te kunnen uitpakken. Daarvoor zullen een paar dingen nodig zijn. Er komt ieder jaar extrapolatie bij in het Mobiliteitsfonds. In de komende jaren zullen we, ik denk bij voorrang, in de extrapolatie moeten kijken naar deze zeventien projecten, om ze dan weer een voor een van de benodigde middelen te voorzien. We moeten de menskracht, zowel bij Rijkswaterstaat als in de markt, daarmee in overstemming brengen. Bij de prioriteitsstelling moeten we ook goed kijken hoe we dat kunnen doen, ook in de volgorde waarin we dan stikstoftechnisch gezien niet weer tegen een vangrail aanlopen en de projecten daadwerkelijk gerealiseerd kunnen krijgen. Dat is wat het behelst.

Daarmee denk ik dat ik wel antwoord heb gegeven op een vraag van mevrouw Van der Plas, die vroeg hoe we in een jaar tijd in deze situatie zijn gekomen. Het glas van het coalitieakkoord was al meer dan halfvol, met in ieder geval extra, extra, extra geld. Maar in het licht van de huidige, ook internationale, omstandigheden en de inflatie en de achterstanden in het onderhoud was dat onvoldoende om alle ambities, ook op aanleg, in dit stadium waar te maken.

Bij de herprioritering hebben diverse sprekers, onder wie mevrouw Van der Graaf en de heer Koerhuis, aandacht gevraagd voor verkeersveiligheid. Ik zeg het nu in z'n algemeenheid, maar ik ga hier straks verder op in in de verschillende blokken over de landsdelen. Dat geldt bijvoorbeeld voor de N35. Maar in zijn algemeenheid geldt dat we de budgetten die specifiek voor verkeersveiligheid zijn, hebben uitgezonderd van de schuif. Een voorbeeld daarvan is de 200 miljoen.

Mevrouw Van der Graaf vroeg daarbij ook of je dat soort potten niet groter kunt maken door bijvoorbeeld de gelden voor instandhouding te verlagen. Daarop is het antwoord helaas dat dit niet gaat. Het is geen bezuiniging. Het gaat direct ten koste van het budget dat we noodzakelijk achten om het basiskwaliteitsniveau – dat is een niveau waarop je echt geen goudgerande toeters en bellen hebt op de infrastructuur – voortaan kunnen gaan waarmaken.

De bermmaatregelen, waar de heer Koerhuis naar vroeg, die we ook nemen voor de verkeersveiligheid, zetten we ook door. Dat zijn vaak al lopende werkzaamheden.

Mevrouw Van der Graaf vroeg ook nog of tijdelijke maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid mogelijk zijn. Ik heb recent hierover aan de Kamer geantwoord, ik meen naar aanleiding van een vraag of een verzoek van mevrouw Van der Graaf. Willen we de middelen goed kunnen inzetten, dan loont het toch vaak meer om zo'n weg meteen structureel aan te pakken. Dat geldt bijvoorbeeld voor de N36 en de N50. Je wint weinig, maar bent veel geld kwijt om in afwachting daarvan ook nog tijdelijke maatregelen in te zetten. We hebben dat natuurlijk wel gedaan op de N50, waar de nood vorig jaar zo hoog was. Die vroeg erom.

Dan stikstofruimte. De heer Krul haalde zijn eerdere uitspraak aan waarop ik heb geknikt in dat debat, dat ging over de veiligheid. Ik zeg er wel bij: ook voordat je daar bent, moet je wel de nodige maatregelen nemen en moet je wel deugdelijke onderbouwing hebben. Als uiteindelijk echt de nood aan de man komt, denk ik dat we ook de laatste stap moeten zetten

en moeten doorgaan. Maar bij veel van de projecten, waar ik straks bij de landsdelen nog op kom, zijn we daar nog niet, bijvoorbeeld omdat de verkenning nog volop loopt en we eigenlijk ook nog gewoon niet precies weten waar we dan komen.

De heer Stoffer, de heer Krul en mevrouw Van Ginneken hebben gevraagd naar volledig inzicht per project wat het behelst voor die zeventien projecten. Dat ging van «wat is de stikstofruimte», «wat is precies het probleem bij die projecten» tot natuurcompensatie tot aan ... Nou, ik zal het niet herhalen. De heer Krul had een hele lange lijst van aspecten waarop we het op door moeten kijken, tot aan de economische gevolgen van de gepauzeerde projecten. Ik zeg u toe dat we dat in kaart brengen. We hebben het nu categoriaal gedaan. We weten dat er maar weinig delen in Nederland zijn waar je geen stikstofproblemen tegenkomt tot op 25 kilometer afstand. Helemaal gedetailleerd missen we, zoals ik net al zei, vaak ook nog de mensen die per project de AERIUS-berekeningen doen. Dat kan ook bij veel van die projecten nog niet omdat ze nog in verkenning of in planstudie zijn. Maar al deze verdere informatie per project ontsluiten we in ieder geval, zowel voor de regio's als voor de Kamer, in het najaar. Dat zal mogelijk deels al in het MIRT-projectenboek zijn. We gaan natuurlijk ook nog met de regio's verder. In november hebben we het gebruikelijke MIRT-overleg. Voorafgaand aan het MIRT-debat dat we in november hebben, zullen we dat in de MIRT-brief verder meenemen.

De heer Stoffer en anderen vroegen hoe het verdergaat en hoe we borgen dat er over een paar jaar wel weer geld klaarstaat voor deze projecten. Dat doen we door ieder jaar uit de extrapolatie bij voorrang naar deze gepauzeerde projecten te gaan kijken, ook al omdat deze al voorgesorteerde stonden om in ieder geval ook in het zichtjaar 2040 van het MIRT gereed te zijn. We proberen daar toch zo veel mogelijk te halen door er de komende jaren weer middelen aan toe te voegen. We kunnen niet alles in één jaar tegelijk uitpakken, want dat kan de markt niet absorberen en dat kunnen we ook niet met de maakcapaciteit bij Rijkswaterstaat absorberen. Over de verdere prioriteitsstelling daarin hopen we in de MIRT-overleggen in het najaar verder te overleggen met de regio's.

We doen overigens nog iets met de regio's, want vanaf kort na de zomer kijken we ook met de regio's naar de prioriteitsstelling in de instandhouding. Dat is natuurlijk aan de positieve kant. Daar gebeuren wel heel veel dingen en daar willen we ook met elkaar afspraken over maken, van: wat is nou de doorkijk naar wat je de komende acht jaar op beheer, onderhoud, vervanging en renovatie wel kunt gaan doen? Het is ook noodzakelijk om daar met elkaar afspraken over te maken, omdat ze soms regio-overstijgend voor hinder zorgen. Je moet dat goed met elkaar afstemmen, zodat je niet op omleidingsroutes ondertussen in een andere regio ook aan het werk bent. Dus dat is het gesprek dat we ook gaan voeren.

Mevrouw Van der Graaf vroeg nog hoe groot het bedrag is dat vrijvalt. Haar wijs ik erop dat het geen vrijval is, maar een herbesteding van de middelen. Dat is eigenlijk ook het antwoord op heel veel anderen die aangaven: ja, maar kun je dan niet met dit geld ook openbaar vervoer of iets anders doen? Al die vragen gaan af van noodzakelijk beheer, onderhoud, vervanging en renovatie van de infrastructuur die we al hebben. Dan krijgen we daar onherroepelijk weer tekorten op.

De aanvullende taakstelling die cumulatief tot 2 miljard euro leidt in het Mobiliteitsfonds, moeten we invullen bij de begroting. Op dit moment kan ik niet anders schetsen dan dat we daar nog volop mee bezig zijn. Op Prinsjesdag moeten we dat in de ontwerpbegroting hebben ingevuld. Dan ga ik nog even terug naar onze overleggen met de regio's. Ik plaats die eigenlijk naast vraag van mevrouw Van Ginneken over bereikbaarheid-sambassadeurs. Volgens mij komt wat die ambassadeurs volgens haar zouden moeten gaan doen heel erg overeen met datgene wat we samen

met de regio's en de landsdelen al willen gaan doen. Zoals gezegd leidt dit besluit wel tot heel veel werk dat we samen met de landsdelen moeten gaan invullen. Tijdens een van de informele bestuurlijke overleggen die we daarover hadden, kwam bijvoorbeeld vanuit veel gedeputeerden al de vraag: mogen we alsjeblieft ook tot in detail meekijken, want wij kennen onze regio vanzelfsprekend het beste en weten waar je misschien nog schuiven moet maken?

We hebben dat, naar goed Nederlands gebruik, maar weer gelijk tot een taskforce gedoopt. Die zijn we nu aan het inrichten. Provincies willen daar ook allemaal aan meedoen. Zij hebben natuurlijk ook hun fijnmazige netwerk achter zich, met bijvoorbeeld ondernemersverenigingen, omwonenden et cetera. Ik vermoed dat we de bereikbaarheidsambassadeurs waar mevrouw Van Ginneken om vraagt, feitelijk al hebben en dat dit twaalf gedeputeerden Mobiliteit zijn, die wij op die manier ook met ons en met elkaar in die taskforce willen verenigen. Ik zou haar eigenlijk willen zeggen: goed idee, gaan we doen. Volgens mij zijn we al op weg om dat in te richten, maar dan hoeven we ze geen «ambassadeurs» te noemen. De heer Koerhuis vroeg naar de cyclus van de spoorwegen, die achterloopt op wegen en vaarwegen. Je kunt ook zeggen dat die voorloopt. Je weet het maar nooit, want het is allemaal historisch bepaald. We hebben die cyclus niet gelijk. Bij ProRail is eind dit jaar de gevalideerde budgetbehoefte voor instandhouding van het spoor beschikbaar. Maar op de vervolgvraag of we wel een integrale afweging mogelijk maken binnen de IMA zeg ik dat dit vanzelfsprekend blijft staan. Dit verandert niets aan de manier waarop we opgaven in kaart brengen met de IMA. We gaan natuurlijk met de manier waarop we dat in kaart brengen, zeg ik gelijk tegen de heer Krul, wel iets anders doen in de komende jaren. Maar precies dit punt, dat de cycli van Rijkswaterstaat en ProRail op dit moment uit elkaar lopen, hoeft daarop niet van invloed te zijn. Ik kom straks nog wel op de andere zaken die daarbij spelen.

De heer Koerhuis vroeg nog een nadere verduidelijking hoe de lijst met projecten waarvan we zeggen «die kunnen blijven staan, want we denken dat we die ook in de komende jaren sneller tot realisatie kunnen brengen», tot stand is gekomen. Wij hebben daarvoor per project een inschatting gemaakt waarbij voor deze projecten de geschatte beperkte omvang van de depositie een rol speelt alsook het potentiële aanbod van stikstofruimte in de omgeving. Dat is natuurlijk wel een inschatting die we verder moeten onderbouwen. Dat gaan we de komende tijd met de provincies doen. Er zitten bijvoorbeeld een aantal projecten tussen waarbij provincies al bezig waren om stikstofruimte te regelen of al zo goed als geregeld hadden. Dan kun je alweer sneller daarmee van start dan bij de andere, waar dat nog helemaal niet gedaan was. Daarover gaan we de komende tijd het dieptegesprek met de provincies aan. Onze eerste inschatting is: als je al iets kunt, kun je deze in ieder geval sneller dan veel van de andere projecten.

De heer Minhas en anderen vroegen naar een andere categorie die uitgezonderd is, namelijk de projecten voor woningbouw uit de 7,5 miljard euro. Ze vroegen hoe realistisch die zijn. We hebben deze categorie gevrijwaard op grond van het coalitieakkoord, dat expliciet van ons vraagt om nieuwe woonwijken bereikbaar te maken en te ontsluiten. Ik schat in dat niet alle projecten uit die 7,5 miljard stikstofproblemen ervaren. Zeker de kleinere maatregelen uit de versnellingsgelden van vorig jaar hebben we vorig jaar al geselecteerd op het feit dat je ze ook stikstoftechnisch zou moeten kunnen realiseren. Voor de rest zal het natuurlijk ook nog binnen de planuitwerkingsfase verder in beeld gebracht moeten worden, maar het zijn ook veel projecten waarvan we zeker weten, omdat we pas afgelopen najaar geld beschikbaar hebben gesteld, dat ze echt niet binnen de eerste jaren tot de realisatiefase zullen komen. Dat betekent dat je daar nog even wat tijd hebt om eventuele problemen op te lossen.

Bij wat ik zojuist aangaf over de regio's en dat we openstaan voor creativiteit, verwacht ik eerlijk gezegd dat er her en der uit een regio nog een idee zal komen van: als we nu de toekenning van die 7,5 miljard zetten naast de projecten die op pauze staan, dan zouden er vragen kunnen komen uit de regio's om projecten om te wisselen, omdat ze zeggen dat ze specifiek voor het doel van woningbouw misschien een van de gepauzeerde projecten eerder en harder nodig hebben. Dat behoort tot de categorie creatieve voorstellen. Normaal zou je zeggen «we hebben vorig jaar harde afspraken gemaakt, dus dat moeten we maar niet doen», maar gegeven deze omstandigheden hebben wij gezegd dat we openstaan voor ieder goed onderbouwd idee, als dat ook leidt tot een versnelde oplossing van problemen of in ieder geval tot het halen van de woningbouwopgave.

De heer Koerhuis vroeg nog aandacht voor het proces van instandhouding. Hij vroeg hoe we dat nu kunnen doen en kunnen versnellen. De allerbelangrijkste versnelling die we nu kunnen doen, is door financiële zekerheid te bieden aan Rijkswaterstaat dat ze acht jaar vooruit kunnen programmeren en dat ze een paar dingen kunnen doen, namelijk in ieder geval weer veel meer werk op de markt zetten, want hun horizon was nu 2025 en dan kun je niet heel veel meer, ook gegeven de tijd die het kost om het bestek te maken en het werk in de markt te zetten.

Het tweede wat ze kunnen doen, is tot nadere efficiencyvoordelen komen, omdat je portfolio's van beheer- en onderhoudsprojecten, maar ook vervanging en renovatie in de markt kunt zetten. Er zijn een aantal objecten die vaak gelijkvormig zijn en die allemaal in de komende tien, vijftien jaar vervangen of gerenoveerd moeten worden. Daar kun je ook innovatie op toepassen en efficiencyvoordelen behalen. We zijn er in de begroting ook van uitgegaan dat je die efficiencyvoordelen kunt behalen om dat basiskwaliteitsniveau over heel Nederland te realiseren. Voor de echte eerstvolgende twee jaar is de programmering nagenoeg rond. We hebben ook afgelopen jaar al gekeken hoe Rijkswaterstaat voor de komende jaren meer werk kan programmeren dan eerder mogelijk was voordat het coalitieakkoord uitkwam.

Rijkswaterstaat gaat nu de productie op instandhouding de komende jaren stapsgewijs verder opvoeren, maar ik denk dat je de grootste opvoering zult zien als je een jaar of twee verder bent. Dat betekent gewoon dat de mensen die op aanleg zaten, nu naar instandhouding gaan. Die kunnen daar nu ook aanvullend projecten markt- en aanbestedingsrijp gaan maken. Daar waar het sneller kan en we nog dingen bij wijze van spreken kant-en-klaar hebben liggen, gaan we vanzelfsprekend versnellen. Dat zijn er echter niet heel veel door de schaarste in het verleden.

De heer Alkaya vroeg terecht aandacht voor de binnenvaart, voor de problemen bij sluizen en bruggen. Nu we meer geld beschikbaar gaan stellen voor instandhouding betekent dat vanzelfsprekend dat we ook meer prioriteit kunnen geven aan de problemen op de vaarwegen. Ze worden door Rijkswaterstaat geprogrammeerd op basis van urgentie en maakbaarheid. Dat geldt ook voor de bruggen en sluizen. Er zijn er een aantal waar in de afgelopen jaren al best vaak storingen waren of waar het soms penibel begint te worden. Ook daar willen we de programmering groter maken dan die in het verleden was, om in ieder geval te voorkomen dat je een soort omgekeerde modal shift krijgt waarbij verladings bij toenemende hinder op de vaarwegen weer kiezen voor vervoer over de weg, want dat is het laatste wat we zouden moeten willen. Ook dit wordt onderdeel van de nieuwe instandhoudingsprogrammering van Rijkswaterstaat.

De heer Minhas vroeg hoe wij in de wedstrijd zitten, om het maar even huislijk te zeggen, in het overleg met de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening waar het gaat over binnenstedelijk bouwen. Ik denk dat de Staatssecretaris straks nog op de ov-aspecten ingaat, maar we

hebben daar vorig jaar afspraken over gemaakt. Het is een combinatie in het programma Woningbouw en Mobiliteit. Het is een combinatie van binnenstedelijk en uitleglocaties, want ook in het programma van 7,5 miljard zitten een aantal uitleglocaties. Ook hier geldt dat we de schaarse ruimte in Nederland steeds beter zullen moeten benutten. Wat het kabinet betreft is het en-en.

De heer Stoffer vroeg naar het beter benutten van de capaciteit op de infrastructuur. Dat is vanzelfsprekend. Dat was al belangrijk, maar het wordt alleen maar belangrijker in de komende jaren. Het is veel onderwerp van gesprek geweest met de bestuurders in de MIRT-landsdelen. We hebben afgesproken dat we intensief met elkaar gaan samenwerken om een soort nationale aanpak mobiliteitstransitie te bepalen, zodat niet iedere regio zelf het wiel hoeft uit te vinden, maar dat er ook van elkaar geleerd kan worden. We gaan daarmee nog intensiever dan nu de gesprekken aan in de regio's met de werkgevers, bijvoorbeeld met de regionale verenigingen van VNO-NCW, om te kijken of we tot betere of meer spreiden-en-mijdenafspraken kunnen komen om ook in dat licht de schaarse infrastructuur die we hebben zo goed mogelijk te benutten. Vanzelfsprekend staan we ook open voor creatieve suggesties vanuit de regio's op dit gebied, zoals straks al gezegd.

Een ander aspect waar we de regio vroeg bij moeten betrekken, is de hinderaanpak, ook gelet op de recente ervaringen rond de Haringvlietbrug en de samenloop met de werkzaamheden op de Zeeuwse spoorlijn. Daar vroeg de heer Alkaya naar. Zoals de Staatssecretaris en ik al aan de Kamer hebben geschreven, was het een onaangename verrassing dat dit uiteindelijk ook nog voor een aantal dagen samen bleek te lopen. Het heeft ons, en ook in de organisatie, in ieder geval indringend geleerd dat we het aspect van hinder en omleidingen veel eerder met elkaar en met de regio's moeten bespreken, zeker als je naar een grootschaligere grote onderhoudsbeurt in Nederland gaat. «Met elkaar» betekent met het departement, Rijkswaterstaat, ProRail, aannemers en vanzelfsprekend de omgeving. Het betekent ook dat we regio-overstijgend van elkaar weten wat er op welk moment in welke regio aan de hand is en dat we daar onze hinderaanpak zo goed mogelijk op afstemmen.

De heer Alkaya vroeg ons om te kijken hoe we dat ook met maatschappelijke organisaties, regio's en bewoners eerder kunnen overleggen. Dat zeg ik hem volop toe, want dat is ook de leerervaring die wij zelf vanuit deze casus hebben getrokken. We dachten een paar jaar geleden al veel geleerd te hebben van bijvoorbeeld de aanpak op de A12, die voor sommigen toen ook als een verrassing kwam. We hebben inmiddels heel veel stappen gezet, maar deze casus leert dat we er nog net niet zijn. Dat moeten we echt nog een tandje beter doen.

De heer Krul deed de oproep om het rendementsdenken – hoe noemde hij dat? – in de prullenbak te doen, bij het grofvuil te zetten. Ik ga er nu kort op in, want we hebben het debat al een aantal keren gevoerd. De NMCA is inderdaad opgevolgd door de IMA. Het was de voorloper van de IMA. Daarmee hebben we al een slag proberen te maken met de markt- en capaciteitsanalyse. Dat was ook wel heel erg veel m. In de MKBA proberen we ook stap voor stap de m van maatschappelijk steeds beter in beeld te brengen. Eerder hebben we daar het debat over gevoerd. Eerder heb ik ook aangegeven aan de Kamer dat we in het najaar met verdere uitwerkingen komen, dus ik laat het voor nu even bij die toezeggingen. De essentie van de opmerking van de heer Krul en andere sprekers is: kijk hoe het uitpakt over Nederland, kijk hoe de verdeling daarmee over regio's is, zorg dat dat meer in balans komt, houd het rapport Elke regio telt daarbij in het achterhoofd. Het kabinet komt nog met een reactie daarop. Dat is goed begrepen. Dat nemen we ook mee in de plannen die we dit najaar aan de Kamer voorleggen.

Dan ben ik bij de vraag van mevrouw Bouchallikh. Zij vroeg naar de uitwerking van de bereikbaarheidsdoelen. Zij vroeg of duurzaamheid, ov

en fiets worden meegenomen bij de uitwerking van de bereikbaarheidsdoelen en overigens ook bij de uitwerking van de Mobiliteitsvisie 2050. We hebben al gezegd dat elke modaliteit goed in zijn eigen kracht moet worden gezet. Dan gaat het vanzelfsprekend over alle modaliteiten en zorgen dat we een toekomstbestendig en duurzaam mobiliteitssysteem hebben.

Dan vroeg mevrouw Van der Graaf nog naar de toekomst: we moeten niet de fout maken om geen nieuwe MIRT-verkenningen te starten. Dit jaar focussen we vooral op hetgeen wel kan en hoe we die schuif gaan maken. Vanzelfsprekend moeten we in de loop van de komende jaren nieuwe opgaven ter hand nemen. Zeker als we straks op een andere manier met bereikbaarheidsdoelen omgaan, leidt dat weer tot nieuw huiswerk, want we moeten inderdaad voorkomen dat je verderop – het zal in de jaren dertig zijn – weer een dip in de programmering krijgt.

Tot slot. De Staatssecretaris gaat vanzelfsprekend straks verder in op het onderwerp fietsen. Een van de vragen ging over het areaal aan fietspaden bij Rijkswaterstaat. Ik weet niet meer of die van de heer Krul of mevrouw Bouchallikh was. Het was mevrouw Bouchallikh. Er staat bij mij zowel CDA als GroenLinks boven, maar dat kan niet allebei tegelijk waar zijn. Bij de uitwerking van het basiskwaliteitsniveau voor de Rijkswaterstaatnetwerken hebben we ons gefocust op de hoofdwegen, de hoofdvaarwegen en het hoofdwatersysteem. Er zijn traditioneel fietspaden in beheer bij Rijkswaterstaat. Dat zijn eigenlijk de oude schouwpaden langs vaarwegen. Die maken nog geen deel uit van het basiskwaliteitsniveau, maar het is wel zo'n vraagstuk dat je tegenkomt nu we over het hele land dat basiskwaliteitsniveau aan het definiëren zijn.

We zijn nu dus aan het werk aan de inventarisatie van al deze fietswegen op Rijkswaterstaatareaal. Dan hebben we een eerste inzicht van waar we het eigenlijk over hebben: het aantal fietswegen, het aantal schouwpaden, de eigendomsverhoudingen, de instandhoudingskosten en waar er gaten in zitten, want dan moet je sowieso wat gaan doen. Op het moment dat we verder inzicht hebben, gaan we kijken hoe we dat kunnen meenemen in het basiskwaliteitsniveau. Als het onveilig is, als er gaten in zitten, dan resten hier maar twee dingen. Als je afsluiting wil voorkomen, dan moet je aan het opknappen en dat doen we vanzelfsprekend.

Voorzitter. Dat was het wat mij betreft in zijn algemeenheid over de hele schuif van aanleg naar instandhouding en alles wat daarbij hoort.

De voorzitter:

Dank u wel voor de beantwoording, meneer de Minister. Mevrouw Van der Plas was als eerst. Ik weet niet of er meer interrupties zijn. Meneer Stoffer ook, zie ik. Mevrouw Van der Plas, u was eerst.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Ik heb twee vragen aan de Minister. Die gaan over Mariënhem, stikstof en de N35. De Minister zegt dat hij zo op de N35 komt. Ik moet zo meteen naar een ander tweeminutendebat en het is hier toch even lichtelijk aangestipt, dus ik wil daar nu alvast een vraag over stellen. Drie jaar geleden was stikstof geen enkel probleem. In de tussentijd is stikstof gereduceerd, ook in de veehouderij. We hebben laatst weer gezien dat we weer gedaald zijn in het Europees stikstofplafond. Hoe kan het nou dat stikstof nu wordt genoemd als een van de redenen waarom het niet kan, terwijl het drie jaar geleden geen rol speelde en er inmiddels al is gereduceerd? Dat begrijp ik niet.

Minister Harbers:

Ik denk ook dat de realiteit is dat er misschien drie jaar geleden – ik was zelf op dat moment Kamerlid en met stikstof bezig – wel wat rooskleurige verwachtingen waren over waar we nu inmiddels zouden staan met de oplossing van het stikstofprobleem. Bij al deze wegenprojecten was ook

toen, drie jaar geleden, wel in beeld dat er stikstofproblemen zouden kunnen zijn. Maar wat we nu bijvoorbeeld zien, is dat het in de drie jaar sindsdien wel tergend traag is gegaan met het daadwerkelijk voor elkaar krijgen van de realisatie van nieuwe wegenprojecten. Wat daarbij komt, is dat we diverse claims leggen op de potentiële stikstofruimte. De landelijke beëindigingsregeling moet ten goede komen aan verbetering van de natuur, zodat je straks ook structureel weer meer ruimte krijgt voor economische ontwikkelingen en verkeersontwikkelingen. We weten ook dat stikstofruimte – dat zijn volgens mij ook uitspraken van de Kamer geweest – bij voorrang de problemen van de PAS-melders moet oplossen. Er zitten dus nog wel wat concurrerende claims op de stikstofruimte. Los daarvan waren we bij Mariënheem, bij dat stuk van de N35, nog niet zover dat je bij wijze van spreken morgen of volgend jaar aan de slag zou kunnen met de realisatie. Het project is in verkenning. Dat betekent dat er op dit moment ook nog diverse varianten worden onderzocht, wat uiteindelijk tot een voorkeursalternatief moet leiden. Dat is echt een klus die nog wel een tijd zal duren. Pas als je dat hebt, kun je precies, in detail, berekenen wat je stikstofuitstoot is en kun je de AERIUS-berekeningen maken. Het was dus niet zo dat dit een project is dat morgen in uitvoering zou komen. Ik ga daar straks verder op in, want ik begrijp de problemen in Mariënheem. Dat is ook een van de redenen dat dat project uiteindelijk wel gerealiseerd moet worden.

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

Dan laat ik dat even. Ik hoop dat ik terug ben tegen de tijd dat dat aan bod komt en anders kijkt mijn medewerker even mee. Ik wil er nu niet te diep op ingaan, omdat het hele blokje nog komt en er dus nog meer antwoorden komen. Ik had nog wel een vraag in die zin over de kosten die gestegen zijn. Daar heeft de Minister wat redenen voor gegeven, onder andere de inval in Oekraïne. We praten over vorig jaar november, dat het zeg maar halleluja was. Dat is bijna een jaar na de inval in Oekraïne. De inflatie was ook al gestegen. De koopkrachtmaatregelen werden ook al genomen en de prijzen van de grondstoffen waren ook al hoger. Toch werd er in november gezegd: nou, we kunnen heel veel dingen gaan doen. Dus dat snap ik niet helemaal, want het is niet pas na november allemaal gebeurd. Het is daarvoor allemaal al gebeurd.

Minister **Harbers**:

Klopt. Die prijsstijgingen waren al bezig. Ze zijn overigens bepaald niet opgehouden sinds november. In de inflatie in de wegenbouw hebben we pieken gehad van 13%, 14%, waar de consumentenprijsindex op dit moment vijf komma zoveel procent is. Dat is geld – je kunt het sowieso maar één keer uitgeven – dat je verliest. Die prijsstijgingen waren al een tijdje bezig. Het houdt bepaald niet op. Het staat naast wat we wel daarna in beeld hebben gekregen en dat is de volledige opgave onderbouwd bij wat er nodig is voor het groot onderhoud in Nederland, gewoon een constante basiskwaliteit van beheer, onderhoud, vervanging en renovatie. Dat is het inzicht dat we uiteindelijk dit voorjaar rond hadden, dat je ondanks de extra middelen, oplopend tot 1 miljard, voor wegen en vaarwegen in het coalitieakkoord er nog lang niet bent en dat er echt geld bij moet. We hebben ook de eerste maanden van dit jaar wel de conclusie getrokken dat er te veel mensen bij Rijkswaterstaat zitten – dat is een extra inzicht – die feitelijk een beetje begonnen duimen te draaien, terwijl er een ongelooflijke behoefte is om juist van die kennis, kunde en capaciteit gebruik te maken. Dat zijn twee dingen die pas later in deze omvang in beeld kwamen.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor de beantwoording, Minister. Er zijn vier interrupties. U hebt er pas twee gebruikt en u hebt ook nog een tweede termijn, mevrouw Van der Plas. Dan gaan we naar meneer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

In de brief van 23 juni staat: «Om de herprioriteringsopgave van ruim € 4 mld. te kunnen realiseren heeft lenW primair gekeken naar projecten die met stikstofproblematiek te maken hebben, omdat er op dit moment maar weinig perspectief is op stikstofruimte.» Dat was de reden dat ik vroeg of de Minister ons per project die informatie wil toesturen. Ik zal er ook even bij zeggen waarom. Wat ik meekrijg, is dat er bij de N35 helemaal geen stikstofprobleem speelt. Maar ik weet dat niet zeker. Ik wil graag die informatie van de Minister hebben. Dan de A1-A30. Ik kom nog weleens in Barneveld. Ik heb begrepen dat er een boerderij op aankopen staat – er moet nog één handtekening gezet worden – in de oksel van de A1-A30 en dat daarmee het probleem opgelost zou zijn. Het wordt hier allemaal op stikstof gezet. Nou, dat zal dan zo zijn, maar ik wil het echt per project hebben. Ik zou dus graag de toezegging van de Minister hebben dat we per project een overzicht krijgen van wat het probleem is qua stikstofruimte en ook van de mogelijkheden voor natuurcompensatie. Volgens mij heeft de Minister die toezegging nog niet gedaan. Mocht dat wel zo zijn, dan heb ik in ieder geval toegelicht waarom ik die wilde hebben.

Minister **Harbers**:

Alles wat we daarop weten en wat de basis is geweest voor onze besluitvorming, verstrek ik, zo heb ik toegezegd, voorafgaand aan het MIRT-debat in het najaar in de MIRT-brief. Bij stikstof is het wel in een aantal gevallen gewoon een beredeneerde indicatie, als je weet waar projecten zijn en wat de hoeveelheid Natura 2000-gebieden in de omgeving is. Het omstreden deel van de N35 Wierden-Nijverdal is bijvoorbeeld nog volop in verkenning. Je kunt dus niet nu al vaststaande uitspraken doen over de hoeveelheid stikstofproblemen die je daar tegenkomt, want die berekeningen kun je pas maken op het moment dat je een voorkeursalternatief hebt. Bij andere deelprojecten van de N35 zijn we verder. Daarom staan die ook op de lijst. Die zijn uitgezonderd van deze schuif.

Bij de A1-A30 gaat het, zeg ik uit mijn hoofd, om een boerderij die niet vanwege stikstofdoeleinden opgekocht wordt – ja, natuurlijk heb je dan ook minder stikstofuitstoot – maar omdat die op het nieuwe tracé ligt. Dat soort onteigeningen of opkopen, verwervingen, heb je ook nog. Ook voor de zuidelijke bocht – dat zijn we nagegaan en we hebben daar ook met de regio contact over, ook naar aanleiding van uw brief – heb je, omdat die over een langer stuk aantakt op de A1, een tracébesluit nodig. En over een tracébesluit voor een weg op de Veluwe hoeven we geen illusies te hebben. Daar kom je echt nog wel wat stikstofproblemen tegen.

De **voorzitter**:

Meneer Stoffer, voor uw geruststelling: de griffier had die toezegging al genoteerd voordat u het vroeg. Onze griffier is sneller dan het geluid.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dat is mooi, voorzitter, maar ik zou de Minister ook een beetje sneller willen hebben. Mooi dat het in het najaar komt, maar de keuze is gemaakt om iets op pauze te zetten met informatie die er nu is. Dat gaat over stikstof. Ik ga er dus van uit dat we morgen een tweeminutendebat hebben en ik zou dat lijstje voor die tijd willen hebben. Dat is informatie die er ligt. Daar zijn heel belangrijke besluiten op genomen waar het land over in beroering is. Er is echt ontzettend veel gedoe en wij als Kamer hebben eigenlijk geen idee van wat eronder zit. Dus ik wil gewoon weten

per project, voordat morgen het tweeminutendebat is, wat dan de aanleiding was op stikstof en welke ruimte nog nodig was. Dat is eigenlijk hetgeen ik wil hebben, en niet ergens in het najaar. Dan is het hele land nog maanden in rep en roer over iets waarvan we niet precies weten wat het is. Volgens mij moet dat er zijn, dus die toezegging zou ik graag willen hebben.

Minister Harbers:

Dan herhaal ik het antwoord dat ik zojuist gaf. Wij hebben op dit moment alleen categoriale beslissingen genomen. We hebben categoriaal gezegd dat we de 7,5 miljardprojecten uitzonderen vanwege het coalitieakkoord en dat we de 200 miljoeneveiligheidsprojecten uitzonderen vanwege het grote belang voor de verkeersveiligheid en ook omdat ze een opdracht zijn uit het coalitieakkoord. Verder zijn er die acht projecten waarvan we beredeneerd en vaak ook al met informatie uit de provincies menen dat die waarschijnlijk gerealiseerd kunnen worden, omdat we al op weg zijn met het oplossen van stikstofproblemen, dat die nagenoeg opgelost zijn of dat de scope kleiner is. En er zijn projecten die al in aanbesteding zijn of nagenoeg gereed zijn om in realisatie te gaan. Van alle andere projecten hebben we categoriaal gewoon als aanlegprojecten gezegd: die romen we af, vanwege de redenen prijsstijgingen, grote behoefte aan geld om het onderhoud wel vorm te geven in Nederland, waar die afoming voor nodig was, en het feit dat we bij veel van die projecten op de werkvloer gewoon zien dat de mensen die daarmee bezig zijn bij Rijkswaterstaat inmiddels, zoals ik het huiselijk zei, een beetje aan het duimendraaien waren omdat ze daar onvoldoende voortgang mee konden maken. Dat hebben we dus categoriaal gedaan. Het niet zo dat bij al die projecten de stikstofberekeningen gereed zijn. Je kunt vaak beredeneerd nog wel aannemen en aangeven welke stikstofproblemen daar te verwachten zijn. Met dat bouwwerk in de hand, staan wij open voor creativiteit uit de regio's, hoewel die van rijkszijde in financiële zin beperkt is, want anders dan de kleine resterende budgetten per project, zou het rechtstreeks ten koste van de instandhouding gaan.

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter, dan moet ik er toch mijn derde interruptie aan wagen.

De voorzitter:

U bent nog niet van hem af, meneer de Minister. Daar komt hij met de derde interruptie.

De heer Stoffer (SGP):

Er staat in de brief echt gewoon, bij punt 1.2, dat bij die herprioriteringsopgave van ruim 4 miljard die gemaakt is, primair gekeken is naar projecten die met stikstofproblematiek te maken hebben, omdat er op dit moment maar weinig perspectief is op die ruimte en dan staan er allemaal concrete projecten genoemd. Nu hoor ik, naar mijn gevoel: ja, het is een beetje over de duim gedaan. Dan denk ik: dan moet je dit niet maken. Dan moet je zeggen: we kunnen er nog niet uit komen, want we hebben meer tijd nodig. Ik wil per project weten waarom die afweging gemaakt is. Ik heb echt grote problemen met Hoevelaken. Dat was op een oor na gevild. Dat had al jaren klaar moeten zijn, met een tracébesluit. Dat gaat ontzettend naar achteren. Ik denk dat daar enorme juridische consequenties aan kunnen zitten, aan dat dat project jaren op de lange baan gaat voor iets wat er al heel lang is. Dan denk ik: dat kun je niet zomaar met een dikke duim wegstrepen. Ik wil echt weten wat daar het probleem is. Ik hoor uit Barneveld dat er een boerderij aangekocht is. Voor het tracé, prachtig. Maar dan heb je ook stikstofruimte en die kun je ervoor gebruiken. Bij die N35 hoor ik dat het helemaal niet speelt, stikstofruimte.

Ik wil dat gewoon hard hebben, want anders is er gewoon een besluit genomen waarvan je denkt ... Ik heb hier echt een gevoel bij van: er moet meer onder liggen of er is gewoon – laat ik het maar gewoon noemen – echt met de dikke duim doorheen gestreept. Dat kun je niet maken. Dit kan je mensen in het land niet aandoen, maar dat kan je ook de Tweede Kamer niet aandoen. Ik wil precies weten per project wat de afweging is geweest, waarom je het niet doet. Als dit het is, dan vind ik echt dat de Minister gewoon geen goed werk heeft geleverd. Ik vind echt dat je dit mensen in het land niet aan kan doen, maar dit kan je de Kamer ook niet aandoen. Dan neem je ons gewoon niet serieus.

Minister Harbers:

Het besluit is in de eerste plaats een besluit om te zorgen dat we de instandhouding, het basiskwaliteitsniveau in Nederland op orde krijgen, om in de toekomst hopelijk op heel veel plekken te voorkomen wat we de afgelopen jaren hebben meegemaakt met de Haringvlietbrug, met de Merwedeburgen bij Gorinchem en met de viaduct in de A16 bij Rotterdam, waar op dit moment 40 stutten onder staan omdat dat ook versneld vervangen moet worden doordat het eerder aan zijn eind is gekomen. Als we de instandhouding niet op orde krijgen, dreigt zo'n situatie op nog tientallen andere plekken in het land. Het begint bij de financiële behoefte aan instandhouding in combinatie met de prijsstijgingen en in combinatie met gewoon wat er letterlijk aan het gebeuren is bij Rijkswaterstaat, namelijk dat op veel aanlegprojecten mensen ook echt het gevoel krijgen van: goh, ik zou eigenlijk wel wat meer werk te doen willen hebben dan ik nu te doen heb op dit project.

Daarbij komt dat we niet per project AERIUS-berekeningen hebben, want die zijn vaak vanwege de stand waarin het project nu verkeert nog niet te maken. Dat je stikstofproblemen, zeker op een afkapgrens van 25 kilometer van alle verkeersaantrekkende werking – dat kan ook op andere wegen zijn dan het betreffende wegdeel – tegenkomt, is – dat durf ik na vier jaar wel te zeggen – ongeveer een zekerheid. Daarbij komt dat we ook zien dat een aantal provincies inmiddels hebben gezegd: wij verstrekken geen vergunningen meer voor bijvoorbeeld nieuwe infrastructuur, vanwege de kwaliteit van de natuur die in die provincies achteruitgaat. Veel van die provincies kom je ook tegen als het gaat om nieuwe infrastructuur. We weten dat de provincie Gelderland op dit moment niet meer meewerkt aan de opkoop van boerderijen ten behoeve van Hoevelaken. Het is ook de Kamer zelf die eerder dit jaar heeft gezegd: stop met het opkopen van boerderijen door Rijkswaterstaat. Ja, het is wel een optelsom: en-en-en. Dat maakt dat we eigenlijk geen andere kant meer uit kunnen. Voor Hoevelaken is de stikstofruimte nog niet gemiti-geerd. Die moeten nog opgekocht worden en het is dezelfde Kamer die vervolgens zegt: Rijkswaterstaat, stop daarmee.

De voorzitter:

Eerst mevrouw Van Ginneken en dan u, meneer Madlener. Mevrouw Van Ginneken was eerder.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Dank u, voorzitter. De Minister zei: volgens mij zijn we al iets aan het doen wat lijkt op die bereikbaarheidsambassadeurs. Toen kwam hij met de mooie Nederlandse traditie van een taskforce, wat ook echt een Nederlands woord is. Ik ben heel blij dat die taskforce er is, twaalf gedeputeerden die met elkaar in nauw contact willen staan hierop. Dat is superbelangrijk, maar ik zocht eigenlijk in die bereikbaarheidsambassadeur iemand die meer op een hands-onniveau organisaties, ondernemers, scholen en omwonenden op een praktisch niveau kan helpen bij die mobiliteitstransitie. Kan de Minister toezeggen dat hij naast deze

taskforce met gedeputeerden twaalf sidekicks aanwijst die deze gedeputeerden gaan helpen om dingen op een praktisch niveau te doen?

Minister Harbers:

Alles wat helpt om fijnmazig in regio's te kijken hoe je de capaciteit goed benut is nuttig. Ik zou dit bijvoorbeeld ook graag met de regio's willen bespreken. Staat u me toe dat ik daar even verder over nadenk. Ik zeg mevrouw Van Ginneken toe dat ik dit niet afwijs. Ik denk dat dit zinnige toevoegingen kunnen zijn. Ik ga kijken wat we ook samen met regio's op dit gebied kunnen bereiken. Dan informeer ik de Kamer daar na de zomer over, of voorafgaand aan het volgende MIRT-debat in de MIRT-brief.

De heer Madlener (PVV):

In mijn eerste termijn heb ik al gezegd dat Ministers zich verschuilen achter stikstof. Nu krijg ik net in de beantwoording van de vragen van de heer Stoffer opnieuw het gevoel dat we eigenlijk een beetje voor de gek worden gehouden. Er wordt hier namelijk geen helder antwoord gegeven. Er wordt enerzijds gezegd dat stikstofruimte de reden is dat wegprojecten niet doorgaan, maar nu hoor ik ineens: we willen ook meer onderhoud. Die verschuiving is belangrijk. Dit is een totaal andere reden. Ik wil het stikstofdebat niet overdoen, maar het feit dat die PAS-melders stikstofruimte nodig hebben is al belachelijk. PAS-melders zijn gewoon boeren met vee die gedoogd werden. Die waren er al. Daar had dus helemaal geen nieuwe ruimte voor hoeven zijn. Maar goed, dat is een stikstofdebat dat ik al met de heer Remkes heb mogen voeren en helaas ...

De voorzitter:

Uw vraag aan de Minister is?

De heer Madlener (PVV):

In het verlengde van de vraag van de heer Stoffer wil ik ook graag een exact overzicht van wat nou het probleem is met die stikstofruimte. Dat hoeft echt niet zo lang te wachten. Even afgezien van de vraag of we een andere keuze maken omdat onderhoud ook belangrijk is – daar zijn we het allemaal over eens – gaat het mij nu om de stikstofruimte die ontbreekt. Ik wil precies per project weten hoeveel stikstofruimte er ontbreekt waardoor deze keuze gemaakt is. Ik denk dat iedereen daar recht op heeft, ook de Tweede Kamer.

Minister Harbers:

Dat zou zo zijn als dat de enige reden was, maar ik heb nu al een aantal keer gezegd dat dat niet de enige reden is. Het is vanwege de grote behoefte aan additioneel budget voor instandhouding, omdat we anders letterlijk in de problemen komen met de infrastructuur die we hebben, in combinatie met het feit dat er ook nog prijsstijgingen zijn, dat mensen bij Rijkswaterstaat de afgelopen tijd op het gebied van aanleg weinig meer te doen hadden en dat we ook gewoon de afgelopen vier jaar hebben gezien dat er nagenoeg geen nieuwe aanlegprojecten meer tot realisatie komen. Er zijn twee tracébesluiten gereedgekomen in de afgelopen vier jaar. Het was ook veel meer werk om de stikstofruimte te mitigeren. Bij de volgende zeventien projecten kun je gewoon beredeneerd onderbouwen welke stikstofproblemen je daar gaat tegenkomen. Maar dat is niet tot in detail te beschrijven, want dat is zelfs het extra probleem. Hadden we maar alle deskundigen en alle expertise om à la minute ieder project in Nederland door te rekenen. Vorig jaar hebben we al tot prioriteitsstelling moeten overgaan. We hebben tien projecten geselecteerd waarvan we zeggen: we hebben capaciteit om die in de komende vijf jaar van passende beoordeling, ecologische onderbouwing en AERIUS-berekeningen te voorzien. Dat is de situatie waar we in zitten. Het is niet zo dat ik de Kamer een rad voor de ogen heb gedraaid. Het is

en-en-en. Het is zelfs zo erg geworden dat ik niet per project de gedetailleerde AERIUS-berekeningen kan maken op dit moment. Maar ik weet wel dat je die problemen gaat krijgen.

De heer **Madlener** (PVV):

Dan zou ik graag snel, dus niet bij het volgende MIRT-debat, in een brief te weten komen hoe die overweging is gemaakt door de Minister. We worden namelijk enerzijds hier het bos in gestuurd met de verklaring dat stikstof een van de afwegingen is. De heer Stoffer zegt «laat maar zien hoe die afweging dan zit» en vervolgens krijgen we geen antwoord. Dat vind ik niet kunnen. Daarbij heb ik ook de vraag gesteld: van welke berekeningen ga je dan uit? We zien namelijk dat de stikstofuitstoot één keer in de twaalf jaar halveert. Dat zal vast wel doorgaan met al die elektrische auto's. De wegen die je nu gaat aanleggen, zijn misschien pas over acht jaar klaar. Hoeveel stikstof wordt er dan uitgestoten? Waar ga je nou van uit? Ga je uit van de huidige stikstofuitstoot? Ik denk dat daar heel veel op af te dingen valt. Ik vind dat je zeker bij beslissingen om een streep door projecten te zetten waar al zo lang op gerekend wordt, het niet kan maken om zomaar te zeggen: dat is een inschatting geweest en that's it.

Minister **Harbers**:

Ik heb twee reacties. Ik bestrijd «een streep erdoor». Ze staan op pauze. Al deze projecten zullen uiteindelijk gerealiseerd moeten worden. Het feit dat we ze vandaag de dag nog niet kunnen realiseren, betekent niet dat we ze nooit realiseren. Sterker nog, de komende jaren moeten ze weer van geld worden voorzien.

Sorry, ik begon bij het laatste deel van u vraag. Wat was het eerste deel van uw vraag?

De heer **Madlener** (PVV):

Ik vraag van welke stikstofuitstoot je überhaupt uitgaat als een weg pas over acht jaar klaar is.

Minister **Harbers**:

Wij volgen gewoon de wet- en regelgeving op dit gebied. Dat betekent dat je voor die projecten de AERIUS-berekeningen moet maken en de modellen moet volgen die daaronder zitten, waarbij we in ieder geval het ergste leed niet hebben gehad, namelijk dat de rechter ook een streep zou hebben gezet door de 25 kilometer afkapgrens. Dus we mogen dat tot 25 kilometer beperken. Dat is wat de wet- en regelgeving op dit gebied op dit moment van ons vraagt.

De **voorzitter**:

Zijn er nog vragen in het blokje algemeen? Dan gaan we naar het blokje Noord ... Maar de Staatssecretaris heeft eerst nog antwoorden. Sorry mevrouw de Staatssecretaris, ik dacht dat u later in zou springen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Mijn bijdrage zal iets bescheidener zijn dan die van de Minister, voorzitter. Natuurlijk is het wel een prioriteit voor mij om ervoor te zorgen dat iedereen voldoende toegang heeft tot een goede vorm van mobiliteit. Het kan zijn dat het gaat over lopen, fietsen, openbaar vervoer of deelmobiliteit. Maar het kan ook gaan over de auto of doelgroepenvervoer. Dat vraagt om een gezamenlijke benadering met alle betrokken partijen. We hebben op 6 maart een eerste conferentie gehouden. Die heette Bereikbaarheid voor iedereen. Dat was een hele goede conferentie en er komt ook een vervolg op. Ik hoop dat dat in het najaar gaat plaatsvinden. Er gebeurt natuurlijk nog veel meer. We hebben de City Deal Fiets, de samenwerking met de ANWB en het Ouderenfonds en de inzet op innovatief publiek vervoer, zoals de mobiliteitscentrale Zeeland en

TwentsFlex in Overijssel. Regionaal maatwerk is en blijft heel erg essentieel.

De belangrijkste schakel in de bereikbaarheid voor iedereen is het openbaar vervoer. Ik ben dan ook heel erg blij dat we vorig jaar 4 miljard hebben uitgetrokken voor de bereikbaarheid van de nieuwe woningen via het spoor en via het openbaar vervoer. We zijn heel voortvarend van start gegaan met een aantal verkenningen voor projecten zoals de oude lijn, de multimodale knoop Eindhoven en de planstudie voor de RegioExpress Arnhem-Doetinchem. We zijn ook begonnen met de aanpak van een flink aantal stations en fietsverbindingen en -voorzieningen. Dat zorgt voor een gemakkelijke deur-tot-deurreis. Verder blijf ik me onverminderd inzetten voor de Nedersaksenlijn en de Lelylijn. Daar kom ik later nog op terug. Voor de Lelylijn is overigens de eerste participatieronde afgerond. Ik vond het echt heel mooi om te zien dat meer dan 11.000 mensen hadden gereageerd. Dat is voor zo'n onlineraadpleging echt wel een hoog aantal, dus daar mogen we trots op zijn.

De Minister is net uitvoerig ingegaan op wat de strategische heroriëntatie van het Mobiliteitsfonds betekent voor wegen en vaarwegen. Van mijn kant ga ik ook in op ov en spoor. Ook daar hebben we te maken met stijgende kosten en met arbeidsmarktcrisps. Wat we ook zien, is dat de reiziger niet volledig is teruggekeerd na corona. We zien nog steeds dat er ongeveer 15% minder gebruikgemaakt wordt van het ov dan voor corona. Dat is een uitdaging voor de exploitatie van het openbaar vervoer. Wij zien wel dat de stikstofopgave minder impact heeft op ov en spoor dan op wegen en waterwerken. Daarom zetten wij alles op alles om lopende afspraken en projecten voortvarend uit te voeren binnen de afgesproken bedragen.

Tegelijk is het een gegeven dat er deze kabinetsperiode geen ruimte is voor een nieuwe ov-opgave. De financiële consequenties van alle ontwikkelingen die op het spoor spelen zijn nog niet bekend. Daarvoor moeten we verschillende puzzelstukjes eerst goed bij elkaar leggen, zoals de hoofdrailnetconcessie. Ik noem ook de gesprekken over het stads- en streekvervoer. Door Slootweg en Kuiken is gevraagd naar het basiskwaliteitsniveau voor het spoor. Die trajecten hebben elk hun eigen timing. Ik houd u de komende tijd op de hoogte van de voortgang. Ik verwacht volgend jaar het totaalplaatje te hebben. Nu hoor ik u denken: kan er niet ook geld van gepauzeerde wegprojecten naar spoor en ov? Dat werd ook al een paar keer geopperd. De Minister en ik constateren dat het geld heel hard nodig is voor het onderhoud van rijkswegen en vaarwegen. We hebben wel afgesproken om samen met de regio tot een gezamenlijke aanpak te komen om de bereikbaarheid zo goed mogelijk op orde te houden.

Tot slot. De afgelopen weken hebben de Minister en ik verschillende plekken in het land bezocht, of het nou spoor-, water- of fietsprojecten waren. We zijn bijvoorbeeld samen in Maastricht geweest, waar de A2-tunnel ooit een keer is gerealiseerd. We zijn boven over de prachtige Groene Loper gefietst. Daar wordt ook een hele mooie internationale busterminal aangelegd. Met dat soort mooie projecten houden we Nederland op een goede manier bereikbaar.

Dan had ik in het blokje algemeen nog een paar vragen, voorzitter. Mevrouw Bouchallikh gaf aan dat PvdA en GroenLinks eerder dit jaar een ov-plan hebben gemaakt. Wat zijn mijn concrete doelstellingen? Ik wil graag inzetten op bereikbaarheid als basisrecht. Het ov is een heel belangrijk middel om invulling te geven aan dat recht. Het afgelopen jaar hebben we daarom ook flink geïnvesteerd in een krachtig ov en ook in herstel van het ov. Zo zijn er in het najaar nieuwe MIRT-afspraken gemaakt in combinatie met de woningbouwopgave. We zien dat een heel groot deel van het bedrag dat naar de ontsluiting van die nieuwe woonwijken gaat, naar het openbaar vervoer gaat. We zijn op dit moment samen met

de regio's aan het kijken hoe we dat op een goede manier kunnen invullen en realiseren.

Daarnaast kan de ov-sector dit jaar nog steeds aanspraak maken op het transitievangnet, dat weer beschikbaar is gekomen. Dat hebben we nou net gedaan om de reiziger voldoende openbaar vervoer te bieden. We willen niet door de basis zakken. Dat was eigenlijk het doel. Naast het transitievangnet werk ik aan de invulling van de motie-Slootweg/Kuiken. Ik zal de Kamer nog voor de begrotingsbehandeling informeren over de mogelijkheden. In de herijking van het Toekomstbeeld OV bekijken we ook nog eens met alle partijen wat nodig is in de veranderende omstandigheden.

Mevrouw Bouchallikh zei dat er vanwege de woningbouw fors moet worden geïnvesteerd in de ov-infrastructuur en dat regionale overheden daarbij weleens de steun van het kabinet missen. Ik heb net aangegeven dat er bij de besteding van de 7,5 miljard 4 miljard naar openbaar vervoer is gegaan. Die investeringen betreffen lokale, regionale en nationale ov-infrastructuur. Daarmee steunen we dus echt wel de regionale overheden en de ov-sector. Met die investeringen en de bijdragen die er vanuit de regionale overheden komen voor een ov-infrastructuur kunnen nieuwe woonwijken op een goede manier ontsloten worden.

Meneer Minhas vroeg: hoe gaan we ervoor zorgen dat we buitenstedelijk gaan bouwen en het ov daar ook op orde brengen? Minister Harbers, de Minister voor VRO en ik hebben de afgelopen tijd samen opgetrokken in de woningbouwopgave en de bereikbaarheid van die woningen. Bij het verdelen van de middelen daarvoor is een afwegingskader gehanteerd. De bereikbaarheidswaarde is daar een onderdeel van. Over het algemeen geldt: hoe meer functies er dicht bij woningen zijn, hoe kleiner de mobiliteitsvraag is. Dat is het nabijheidsprincipe. Daarom heeft binnenstedelijk bouwen voordelen boven buitenstedelijk bouwen. Dat blijkt ook uit de netwerkanalyse. Het ov in het buitenstedelijk gebied vraagt natuurlijk wel om versterking. Wat dat betreft kijk ik momenteel naar de invulling van de motie-Slootweg/Kuiken en kijk ik welke bijdrage het kabinet daaraan kan leveren.

Voor het op orde brengen van het regionaal ov zijn natuurlijk primair de decentrale overheden verantwoordelijk. Daarom kijk ik ook heel zorgvuldig naar de rol en de verantwoordelijkheden van decentrale overheden, de effectiviteit van maatregelen en het financiële kader, maar we hebben natuurlijk wel met elkaar geconstateerd dat er, buiten alle prijsstijgingen, waar we het net over hadden, de afgelopen jaren flink is bijgeplust, ook omdat nog niet iedereen de weg terug heeft gevonden na corona. Dat doen wij vanuit ons ministerie bijvoorbeeld voor een deel met gelden die dan weer afgaan van andere infra-ambities, die er ook zijn. Daarom vind ik het belangrijk om samen met de collega's te kijken hoe we de motie-Slootweg/Kuiken kunnen invullen. Je hebt namelijk niet alleen een incidentele uitdaging, maar ook een structurele opgave, denk ik, om daar samen goed invulling aan te geven.

Meneer Koerhuis had gevraagd naar de taakstelling. Die vraag had hij aan de Minister gesteld en die is daar al op ingegaan. Misschien nog even iets ter aanvulling. Ik werk momenteel aan het basiskwaliteitsniveau voor spoor. Ik kom daar op een later moment bij u op terug. We hebben nog gekeken of we het parallel konden laten lopen, want dat was voor ons allemaal prettiger geweest, maar ik vind het ook heel belangrijk dat ik de feiten en cijfers goed op een rij heb. Daarom zal ik de Kamer in het vierde kwartaal daarover informeren. Dan volgt ook een basiskwaliteitsniveau voor het spoor. Ik wil en kan daar niet op vooruitlopen.

Ik ben bijna aan het einde van het blokje, voorzitter. Mevrouw Van Ginneken vroeg nog wat de herprioritering van spoorprojecten, die later dit jaar bekend wordt, betekent voor de bereikbaarheid en economische schade. Mevrouw Van Ginneken vraagt dus naar de impact van de herprioritering van spoorprojecten. In het handelen van ProRail staan het

verbeteren van de bereikbaarheid en het voorkomen van economische schade voorop. Ik wil en kan nu niet vooruitlopen op het basiskwaliteitsniveau en wat dat voor het spoor gaat betekenen. Dat weten we als we de definitieve cijfers hebben. Dan kunnen we die hele puzzel met elkaar gaan leggen. Maar het is natuurlijk een belangrijk punt van aandacht. Het is genoteerd en het is vast ook beluisterd door ProRail.

Dan heeft mevrouw Bouchallikh nog gevraagd hoe ik omga met de ambities om minder te vliegen en meer internationaal te gaan trainen. Er wordt al een aantal jaren hard aan gewerkt om internationale treinreizen aantrekkelijker te maken. Dat is ook te lezen in het Werkprogramma Internationaal Spoor van vorige zomer. Binnen de Actieagenda Trein en Luchtvaart werkt het ministerie sinds 2020, samen met de sectorpartijen, dus met KLM, Schiphol, NS en ProRail, aan het aantrekkelijker maken van de trein als alternatief voor het vliegtuig. In de strategie internationaal spoor, die nu wordt opgesteld, wil ik schetsen hoe we verdergaan met het stimuleren van internationaal vervoer per spoor voor reizigers.

Ik neem aan dat mevrouw Bouchallikh snapt dat ik baal als een stekker van berichten over bijvoorbeeld Eurostar, want wij willen echt inzetten op goede treinverbindingen, waar het vliegtuig dan niet meer zo hard voor nodig is. Ik weet dat er nog gepuzzeld wordt en dat er nog gezocht wordt naar oplossingen om die trein zo goed mogelijk te laten rijden vanaf Amsterdam, of vanaf een andere plaats in Nederland, maar het doel is vanaf Amsterdam. Alle ketenpartners zijn nu aangehaakt; dat is heel belangrijk. Zo is Rover aangehaakt, evenals de gemeente Amsterdam, want mogelijk kan er via de andere kant naar het perron worden gekomen. Alle opties worden nu nog een keer heel goed bestudeerd. Ik zal daar straks in het blokje van mijn beantwoording dat daarover gaat, nog iets verder op ingaan.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw de Staatssecretaris. Zijn er tot zover vragen? Nee. Dan gaan we naar het tweede blokje van de Minister en dat gaat over het landsdeel Noord.

Minister Harbers:

Voorzitter, dank. Ik heb bij het landsdeel Noord vragen over twee thema's gekregen. Ik begin met de vraag van mevrouw Van der Graaf over de Gerrit Krolbrug in Groningen. Rijkswaterstaat is daar samen met de gemeente in hele nauwe afstemming met de stakeholders druk bezig met de tijdelijke voorziening, de tijdelijke brug, en ook met de nieuwe brug. We doen ons best dit zo snel als mogelijk uit te voeren, maar daarbij zijn we wel gehouden aan diverse procedures en vergunningen. We zijn ons meer dan bewust van het belang van deze verbinding. We blijven kijken naar kansen om te versnellen. Het belangrijkste is om, als er straks een aannemer is geselecteerd, samen met de aannemer te kijken wat die nog aan mogelijkheden ziet om te versnellen en de tijdelijke brug te handhaven. Ik kan daar op dit moment nog niet op vooruitlopen. Het is nu zaak dat we zo snel mogelijk het plan rond hebben en aanbesteed krijgen. Dan Ameland. Dat zal meteen ook het bruggetje naar de Staatssecretaris zijn. Vanuit mijn portefeuille ga ik in op het baggeren en de toekomstige bereikbaarheid. We zijn bezig met vervolgonderzoek naar de bereikbaarheid van Ameland voor de lange termijn, vanaf 2029, 2030. Er worden zes alternatieven binnen twee oplossingsrichtingen onderzocht: het optimaliseren van de bestaande verbinding en het verplaatsen van de vertrek- en/of aankomstlocatie. Aan het einde van dit jaar moet op basis van de informatie uit dat onderzoek en in samenspraak met de omgeving een besluit genomen worden.

Daarnaast hebben we het acute probleem van het baggeren. Al eerder, in het voorjaar, heeft Rijkswaterstaat zijn baggerinspanningen verder aangescherpt. Het gebeurt nu nog vaker per dag. Ook wordt nu bijna

wekelijks de betonning aangepast, zodat die zo goed mogelijk aansluit bij de ligging van de geul. Vanwege de acute problemen doet Rijkswaterstaat deze weken samen met MARIN versneld onderzoek om te kijken wat er nou precies aan de hand is: of de exploitant gelijk heeft of niet en of er nog andere maatregelen te bedenken zijn. Er wordt ook geschakeld met LNV, om te kijken of daar nog oplossingen gloren voor het verplaatsen van het slib. Dat moet allemaal binnen enkele weken gereed zijn, zodat de Staatssecretaris kan besluiten wat de exploitant te doen staat. Dat is gelijk het bruggetje naar de verantwoordelijkheid van de Staatssecretaris, aangezien zij verantwoordelijk is voor de concessieverlening aan Wagenborg.

De voorzitter:

Mevrouw de Staatssecretaris, het woord is aan u.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik heb een vrij fors mapje over Noord, maar dat komt waarschijnlijk door de spoorprojecten daar.

Meneer Alkaya heeft gevraagd wat de gevolgen van de herprioritering zijn voor de planning van de Lelylijn: zijn er vertragingen voorzien? Er is geen vertraging voorzien bij de onderzoeken naar de Lelylijn. Het MIRT-onderzoek loopt en de resultaten daarvan worden, zoals in de planning staat, eind 2024 gepresenteerd.

Mevrouw Van der Graaf en mevrouw Pouw-Verweij vroegen op welke andere wijze ik denk de door het kabinet gedane toezegging over de startbeslissing voor de Lelylijn in 2024 en het regelen van de bijbehorende financiering gestand te kunnen doen. In de MIRT-onderzoeken wordt ook gekeken naar financiering van de lijnen. Er wordt bijvoorbeeld ook onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor alternatieve bekostiging. Daarnaast ben ik in gesprek met de regio en binnen Europa. Het is namelijk niet alleen een opgave van het kabinet om de financiering rond te krijgen. Ik zeg er altijd eerlijk bij: ik ben heel dankbaar voor de 3 miljard die ik in het coalitieakkoord heb gekregen. Tegelijkertijd weten we met z'n allen dat dat niet voldoende is om de Lelylijn aan te leggen, maar het kabinet heeft daarmee wel een heel stevig signaal willen afgeven aan de coalitie dat dit dusdanig belangrijk wordt geacht dat er zelfs al geld wordt gereserveerd, dat er miljarden worden gereserveerd, voor een project dat toen eigenlijk nog niet eens de projectstatus had. Dat is toch wel heel bijzonder en dat wil ik nog een keer benadrukken.

Mevrouw Van der Plas vroeg naar de Nedersaksenlijn: wat is de stand van zaken? De Nedersaksenlijn heeft voor mij ook onverminderde prioriteit. Voor Veendam-Stadskanaal is daarom de planuitwerking al gestart. Voor de overige delen van de Nedersaksenlijn wordt nu een MIRT-onderzoek uitgevoerd. Volgens de planning wordt dat ook eind 2024 opgeleverd.

Mevrouw Van Ginneken vroeg of de Nedersaksenlijn kan worden uitgezonderd van herprioritering. Ja. Het kabinet heeft in de Kamerbrief middelen uitgetrokken voor de Nedersaksenlijn. Die middelen zijn uitgesloten van de herprioritering.

Mevrouw Bouchallikh heeft gevraagd of ik met hoge prioriteit wil kijken naar en snel nadere voorstellen wil doen voor de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Ja, ik kijk daar met hoge prioriteit naar, zoals net gezegd, maar we willen de onderzoeken wel op een goede manier uitvoeren. Daarom hebben we afgesproken dat we eind 2024 stukken opleveren. We moeten bijvoorbeeld heel goed kijken naar de effecten op de brede welvaart. Het maken van goede kostenramingen kost ook tijd. Maar als alles helemaal goed gaat hier in het Haagse kunnen wij nog netjes binnen de termijn die we hebben, samen tot een vervolgbesluit komen. Ik wil dat dus eigenlijk binnen deze termijn nog afgerond hebben.

Mevrouw Van der Graaf had nog een vraag gesteld over de 75%-regel. De Lelylijn en de Nedersaksenlijn zijn twee belangrijke projecten voor mij.

Afwijken van de 75%-spelregel brengt de projecten niet dichterbij. Er is gewoon geld nodig voor de aanleg ervan. Er wordt nu een MIRT-onderzoek uitgevoerd, dat veel belangrijke bestuurlijke beslisinformatie zal opleveren, zoals wat de bijdrage van die spoorlijnen is aan de brede welvaart in het Noorden en wat de kosten van de aanleg zijn. Zoals gezegd ligt die informatie er eind 2024. Dan kan er ook een vervolgbesluit genomen worden.

Meneer Minhas had gevraagd wat de stand van zaken is bij de flessenhals in Meppel. Vanuit IenW is 35 miljoen vrijgemaakt voor de flessenhals tussen Zwolle en Meppel, waarmee de spoor- en perroncapaciteit van Meppel wordt verbeterd. Dat versnelt de dienstregeling voor sprinters en maakt ook de dienstregeling voor intercity's betrouwbaarder. Er wordt momenteel met de regio en ProRail geïnventariseerd wat een passende scope voor de verkenning zou kunnen zijn. Bij het MIRT-overleg in het najaar staat de voortgang ook weer op de agenda.

Mevrouw Van Ginneken vroeg of ik kan toezeggen dat ik de flessenhals bij Meppel uitzonder van de herprioritering. Ik ben het met haar eens dat allebei de trajecten belangrijk zijn. Tegelijkertijd zijn op dit moment nog niet alle financiële consequenties van de ontwikkelingen op het spoor bekend. Ik wil daar eerst goed zicht op hebben en zal dan een brede afweging maken. Ik verwacht die volgend jaar te kunnen maken.

Mevrouw Van der Graaf had nog een vraag over de Wunderlinie. Die lijn is een project in uitvoering en is ook al eerder van start gegaan. De verdere verbetering van de internationale verbinding tussen Groningen en Bremen wordt wel meegenomen in het MIRT-onderzoek naar de Lelylijn.

Mevrouw Van der Graaf heeft ook nog gevraagd of ProRail voor de Wunderlinie een beroep op de Connecting Europe Facility kan doen. Op dat potje is al eerder een beroep gedaan, van 12 miljoen. Van die subsidie wordt gebruikgemaakt bij de eerste bouwstap van de Wunderlinie.

Momenteel beraden we ons op de precieze aanvulling op bouwstap 2. Als dat punt duidelijk is, kunnen we kijken of er een nieuwe aanvraag bij de CEF kan worden gedaan. Omdat het gaat over een verbinding tussen Nederland en Duitsland, verwacht ik dat zo'n aanvraag wel kansrijk zal zijn.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw de Staatssecretaris. Voordat ik hierover het woord aan mevrouw Van Ginneken geef: er schijnt nog een vraag van de heer Koerhuis aan de Minister open te staan inzake landsdeel Noord. Wilt u dat nog even toelichten, meneer Koerhuis?

De heer Koerhuis (VVD):

Ik had nog een vraag gesteld over de N33 en de vaarweg naar de Groninger zeehavens. Hoe gaat de Minister daarbij om met het stikstofprobleem en hoe ziet dat proces eruit?

De voorzitter:

Meneer de Minister, wilt u daar nu meteen op ingaan?

Minister Harbers:

Ja, hoor. Zoals u weet, heeft het kabinet in reactie op de parlementaire enquête ook daarvoor middelen beschikbaar gesteld. De provincie verwacht daar weinig tot geen stikstofproblemen. Dit schijnt een van de echt weinige stukjes Nederland te zijn waarin je, ook als je de straal van 25 kilometer trekt, net geen Natura 2000-gebieden raakt. Het is een heel klein stukje Nederland waar dat voor geldt. Maar dat moeten we allemaal nog verder onderbouwen. Met de beschikbaarstelling van de middelen nu kan de planvorming beginnen, dus daar is nog wel een weg te gaan.

De voorzitter:

Meneer Koerhuis, deze vraag tel ik uiteraard niet als interruptie, want deze vraag was niet beantwoord. We gaan naar mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

De Staatssecretaris zegt: bij Meppel gaan we nog even kijken wat precies de scope is van de maatregelen die we kunnen uitvoeren met de vrijgemaakte middelen, dus ik kan die afweging pas volgend jaar maken. Op zich snap ik dat wel, maar ik ben toch op zoek naar iets meer zekerheid voor de noordelijke provincies, omdat Meppel echt een wankel ... Nou ja, dat wordt altijd de flessenhals genoemd. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat ze bij de herprioritering in de spoorportefeuille netwerkrobuustheid – daar hebben we het dan namelijk over – als heel zwaarwegend criterium gaat hanteren? Zo zou ik er iets meer vertrouwen in krijgen dat Meppel goed voorzien wordt.

Staatssecretaris Heijnen:

Netwerkrobuustheid is natuurlijk ontzettend belangrijk. Die flessenhals wordt ook door mij als belangrijk gezien, maar ik moet die brede afweging kunnen gaan maken. Ik hoop dat dat het Noorden toch enigszins geruststelt. Ik moet wel echt de brede afweging kunnen maken.

De voorzitter:

Dan gaan we weer naar de Minister, met landsdeel Oost. Dat zal meneer Koerhuis verheugen.

Minister Harbers:

Zeker. Bij landsdeel Oost begin ik met de N35, waar iedereen, terecht, veel vragen over heeft gesteld. Vooropgesteld: je hoeft me niks te vertellen over de pijn die dit oplevert in de regio. Ik ben zo lang Kamerlid geweest dat ik waarschijnlijk bij zeker vier of vijf van de zes moties die daarover zijn aangenomen, als Kamerlid zelf voor heb gestemd, dus ik begrijp als geen ander de grote noodzaak van dit project. Vandaar dat het sowieso, hoe dan ook, een keer gerealiseerd moet worden. De N35 valt uiteen in drie onderdelen. Een daarvan is het tracé Nijverdal-Wierden. Daarmee zijn we al een tijd op weg. Het tracébesluit daarover is in 2020 vernietigd vanwege stikstofproblemen, maar daarvoor was al, gedeeltelijk door de provincie, stikstofruimte aangekocht. Juist omdat we daar, ook na de vernietiging, al een paar jaar mee bezig zijn, is dit op de lijst gekomen van projecten waarmee we goed op weg zijn en waarvoor we het budget handhaven, omdat we denken dat we die, hopelijk, op het vastgestelde moment kunnen gaan realiseren.

Twee. Voor de bijdrage van het Rijk aan het oplossen van de problemen met knooppunt Raalte geldt dat, hoewel het een van de grootste knelpunten is op het tracé van de verkenning die nog loopt, de verwachting is dat we er voor dit knooppunt samen met de provincie wel uit moeten kunnen komen qua stikstof.

Dan de verkenning voor het stuk tussen Wijnthmen en Nijverdal. Die is vorig jaar gestart. Onder andere Mariënheem grenst daaraan. Het is niet de enige plek waar een rijksweg door de bebouwde kom gaat. Er zijn bijvoorbeeld ook op de N9 nog een paar plekken, maar dit is natuurlijk wel zo'n plek die er enorm uit springt. Juist omdat we nog volop bezig zijn met die verkenning, is er ook nog geen vastomlijnd beeld van hoe dat stuk van de N35 uiteindelijk moet worden, maar de contouren hebben we vorig jaar natuurlijk wel geschetst toen we de startbeslissing namen. Het idee is een 2x1-doorstroomweg, zoals dit heet, met een rondweg rond Mariënheem. Daardoor kan je op dat stuk een ophoging van de snelheid invoeren. Dat zorgt bij elkaar naar verwachting wel voor significant andere verkeersstromen en een hoge mate van verkeersaantrekkende werking. Als je dat hebt, weet je dat er een mitigatieopgave komt voor stikstof.

Voor iedereen die vroeg «kun je dit dan niet uitzonderen?» moet ik helaas aangeven dat ik die financiële ruimte niet heb. We proberen het werk, de verkenning, zo goed mogelijk af te maken en dat werk niet verloren te laten gaan, zodat we het op enig moment in de komende jaren ook weer op kunnen pakken. Dit stuk van de N35 is een project waar provincie en Rijk gezamenlijk aan meebetalen. Er is al door diverse sprekers gehint op wat de provincie kan doen en gevraagd of het Rijk daaraan mee kan doen. Ik ga niet over de middelen die de provincie beschikbaar heeft. Dat is ter afweging van de provincie. Ik heb wel suggesties gekregen dat de provincie door gebruik te maken van resterende budgetten van het Rijk mogelijk ook met een aantal creatieve ideeën wil gaan komen. Zoals ik in de algemene ronde al zei, staat mijn deur daarvoor open. Die staat open voor alle regio's. Dit is ook een onderwerp van de gesprekken in aanloop naar de Bestuurlijke Overleggen MIRT in het najaar. Wat ons betreft kijken we met open vizier naar alle mogelijkheden die eventueel resteren, om te kijken of we in de tussentijd al iets kunnen doen op dit gebied. Ook in de vorige ronde ging het natuurlijk al even over de N35. Ik herhaal nogmaals: dit is een van de projecten die niet voor niets al op de aanleglijsten stond. Dit staat dus op pauze. Er is wat mij betreft absoluut geen sprake van afstel.

Ik ben net al ingegaan op «Elke regio telt!» In zijn algemeenheid: wij zijn met alle regio's in gesprek, maar er werd door een aantal sprekers, onder anderen door mevrouw Van der Graaf, specifiek gevraagd of ik nog in overleg wil treden met de provincie Overijssel om met name te kijken of er voor de N35 nog iets mogelijk is. Zoals ik met alle provincies in overleg treed, zeg ik toe dat ik dat ook zeker met Overijssel zal doen. Dat doe ik ook zeker om te kijken wat we tegen de achtergrond van de financiële situatie wél kunnen doen op de N35.

Er werden door mevrouw Van der Graaf nog suggesties gedaan om dan ondertussen ook te kijken naar bijvoorbeeld de spoorverbinding tussen Zwolle en Enschede. De Staatssecretaris is ook al gevraagd om straks nog even in te gaan op Zwolle-Münster. Maar de suggestie die achter de vraag van mevrouw Van der Graaf zat, is om daar ook budget voor in te zetten. Dat budget is in haar ogen vrijgefallen, maar dat is niet zo. Mijn antwoord is toch dat het budget naar instandhouding gaat. Elke andere bestemming die je geeft aan dat budget, gaat vervolgens weer ten koste van instandhouding.

Een ander gedeelte van de N35 is het gedeelte tussen Enschede en de Duitse grens. De heer Stoffer vroeg daarnaar. Dat is een tracé waar op dit moment in onze ogen geen knelpunt is. Volgens mij is daar vorig jaar ook al naar gevraagd in het notaoverleg MIRT. Het is een gek stukje, zoals de heer Stoffer dat noemde, want de snelweg gaat daar over in een traditionele N-weg, maar we hebben niet waargenomen dat daar vervolgens dusdanige congestie is dat dat gedeelte op dit moment aangepakt zou moeten worden. Dat stond daarom ook nog niet in het MIRT-overzicht.

Dan ga ik naar de N36 en de N50, waar de heer Koerhuis naar vroeg. De heer Koerhuis vroeg of de plannen op de N36 en de N50 sneller in uitvoering genomen kunnen worden. Ik heb al eerder aangegeven wat we gaan doen op de N36 en de N50. Dat zijn echt grootschalige projecten, waarbij zeker ook het realiseren van de fysieke rijbaanscheiding een complexe opgave is. We werken hier al met man en macht aan en er is geld beschikbaar gesteld. Dit kwartaal starten we ook de verdiepende uitwerking van de plannen voor de N36 en de N50, ook in zorgvuldige afstemming met de omgeving. Detailontwerpen worden nu verder gemaakt. Het heeft best veel om het lijf, want als je die rijbaanscheiding goed wilt realiseren en veilig toepasbaar wilt laten zijn, hebben we op die weg een breder dwarsprofiel nodig. Dat gaat meteen om een lengte van 36 kilometer met 34 bruggen en viaducten die mogelijk aangepast moeten worden. Kortom, hoe graag ik het ook sneller zou willen, ik denk echt dat

we ons hier al zo maximaal mogelijk uitrekken, want vergelijkbare projecten, ook in het verleden, zijn echt projecten die jaren in beslag nemen om dit uit te werken, de hindermaatregelen tijdens de bouw goed met de omgeving te bespreken en dan zo snel mogelijk aan de slag te gaan. Daarbij hebben we ook gewoon de reguliere trajecten van vergunningverlening te doorlopen.

Met name op de N50, een korter stuk, Kampen-Ramspol, kunnen we mogelijk eerder in realisatie dan op de N36. Tijdens de planuitwerking die nu bezig is, worden ook nog versnellingsmogelijkheden verkend voor dat stuk. Zodra die aanwezig zijn, zal daar ook gestuurd worden. Een onderdeel daarvan is ook het onderzoeken van no-regretmaatregelen op dat tracé die wellicht sneller uitgevoerd kunnen worden. Meer duidelijkheid daarover verwacht ik in de loop van volgend jaar.

De heer Koerhuis vroeg of er plannen zijn om de N36 af te waarderen door van 100 kilometer per uur naar 80 kilometer per uur te gaan. Dat voornemen hebben wij niet. Ik hoop hem daarmee gerustgesteld te hebben.

Mevrouw Van der Graaf vroeg in het kielzog van de N36 ook aandacht voor de N48. De N48 valt, ook op basis van de eerdere prioriteitsstelling, niet in de 200 miljoen voor verkeersveiligheid. Er worden wel bermmaatregelen uitgevoerd op de N48 vanuit de 25 miljoen euro die het vorige kabinet beschikbaar heeft gesteld. De uitvoering daarvan is voorzien in de komende twee jaar.

Dan van de N-wegen in Twente naar Gelderland, de A1-A30. Ik heb de situatie aan de zuidkant van de aansluiting van de A30 op de A1 al kort aangegeven. Ik heb er al op gewezen dat ook voor een aanpak van dat zuidelijke deel van het traject planuitwerking en een tracébesluit nodig zijn. Niettemin ga ik ook hier wel kijken of het mogelijk is om de aansluiting A1-A30 gefaseerd uit te voeren. Ik wijs er overigens wel op dat het gefaseerd aanpakken van de A1-A30 goedkoper lijkt, maar dat het merendeel van de kosten wordt gemaakt aan de zuidkant. Dat heeft te maken met het feit dat ook het spoor daar dicht op ligt. Ook dit project – ik zeg het allemaal met pijn in het hart; dit geldt voor alle zeventien projecten – moest op kortere termijn natuurlijk wel een bijdrage leveren aan het oplossen van de congestie. Dat geldt dus ook voor de aansluiting van de A1-A30. Ook daar zien we een mogelijke samenloop met de woningbouwopgave in de regio Foodvalley. Dat is ook de reden waarom we openstaan voor overleg met de gemeenten, de regio's en de provincies om de risico's van de te pauzeren projecten in het grotere geheel de komende tijd te monitoren en, daar waar mogelijk en nodig, ook te zoeken naar oplossingen. De heer Krul vroeg ook of ik nog afzonderlijk schriftelijk wil reageren op de brandbrief van ondernemers. De brief aan de Regio Foodvalley heb ik beantwoord. Ik zal de Kamer een afschrift van die beantwoording doen toekomen.

De voorzitter:

Wanneer kunnen we dat verwachten?

Minister Harbers:

Op korte termijn. Volgens mij is die brief de deur uit, dus dat moet binnen een paar dagen kunnen.

De voorzitter:

Binnen een paar dagen. Dank u wel voor die toezegging.

Minister Harbers:

Het antwoord is niet heel veel anders dan het antwoord dat ik zojuist mondeling al gaf, maar dan kunt u het ook nog in detail nalezen. Dan heb ik de vragen over de projecten in het landsdeel Oost behandeld. Hoevelaken komt zo meteen, want dat valt onder de regio Noordwest.

De voorzitter:

De Minister is klaar met het landsdeel Oost. Meneer Koerhuis, u was de eerste met een interruptie, denk ik. U wilde het hebben over de N35?

De heer Koerhuis (VVD):

Ja. Ik heb ook nog een openstaande vraag over de N36. Die zal ik eerst even herhalen. Ik begrijp dat er een tekort aan het ontstaan is omdat een deel van de 115 miljoen voor de N36 ingezet wordt voor de vervanging van bruggen en viaducten. Dat lijkt me niet helemaal de bedoeling van verkeersveiligheidsgelden.

Als het mag: ik heb niet gezegd dat de N35 de enige rijksweg door een dorp is, want je hebt ook nog de N9. Daar kom ik ook voor op, samen met de heer Krul. Dan inderdaad mijn vraag over de N35. De Minister zegt dat de deur openstaat voor de provincie. Dat is heel fijn, maar ik begrijp dat de provincie al een aanbod gedaan heeft. Dat heb ik ook gezegd. Zij willen al hun honderden miljoenen investeren, bijvoorbeeld in de verlegging om Mariënheem heen. Maar de afspraak was altijd fiftyfifty: de provincie 50% en het Rijk 50%. Ik zou de Minister willen vragen daaraan vast te houden. Ik heb daar ook een suggestie voor gedaan. Er zitten bijvoorbeeld nog twee oude bruggen in die vervangen kunnen worden, eentje uit de jaren dertig en eentje uit de jaren vijftig, begrijp ik. Zouden we die naar voren kunnen halen om toch die afspraak in stand te houden?

Minister Harbers:

Heel precies: en marge van een werkbezoek is mij gebleken dat de provincie mogelijk een suggestie in deze richting zal doen. Laat ik het gewoon met die voorzichtigheid zeggen, want het is aan de provincie om ook daadwerkelijk met het concrete voorstel te komen. Dan blijft staan wat ik daar eerder over zei. Wij staan open voor al dit soort ideeën en gaan daar graag gedegen over in overleg. De suggestie van de beide bruggen zouden we dan ook in zo'n overleg moeten meenemen, want ik kan dat op dit moment nog even niet plaatsen.

Het antwoord op de andere vraag, over de N36, zoek ik even op. Daar kom ik in tweede termijn op terug.

De voorzitter:

Zijn er nog vragen aan de Minister? Nee. Dan gaan we naar de Staatssecretaris voor het landsdeel Oost.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Ik heb net in mijn bijdrage nog even verwezen naar de basiskwaliteit spoor. Ik geloof dat de heer Koerhuis daar ... Nee, dat kan bijna niet. Waarschijnlijk waren het dan in ieder geval meneer Minhas en mevrouw Van Ginneken die het daarover hadden. De gevalideerde cijfers over de financiële opgave voor instandhouding van het spoor komen wel op een moment in Q4. In het voorjaar van 2024 zal ik de Tweede Kamer informeren over het basiskwaliteitsniveau spoor. Ik wilde dat nog heel even rechtzetten, voordat iedereen denkt dat alles al komt in het vierde kwartaal.

Voorzitter. Dan waren er twee vragen voor mij in het blokje Oost. De eerste was van de heer Alkaya. Die ging over de corridorstudie in het kader van de nieuwe stations Barneveld en Stroe. Hij vroeg wat de stand van zaken is. De regionale wens van een nieuw station in Barneveld-Noord en in Stroe op de Oosterspoorweg tussen Amersfoort en Apeldoorn is onderdeel van de studie van de langetermijnontwikkeling van de spoorwegcorridor Amsterdam-Twente-Duitse grens. Dat doen we binnen het programma Toekomstbeeld OV. Dat is een samenwerkingsverband van het Rijk, de regio en de spoorsector. Over de voortgang daarvan wordt op de landelijke ov-tafel en de landelijke spoortafel gerapporteerd. Uiteraard vergen de vele regionale, nationale en interna-

tionale ontwikkelwensen wel een afweging, ook op basis van de bijdrage die wordt geleverd aan verstedelijking, economie, gezondheid of klimaat. Dan wordt er natuurlijk ook altijd gekeken naar de betaalbaarheid en de onderlinge samenhang en verenigbaarheid. De volgende spoorafel is op 10 oktober van dit jaar. Daar wordt de voortgang van de corridorstudies verder besproken.

Dan had meneer Minhas nog gevraagd wat de stand van zaken is bij de treinverbinding Münster-Enschede-Zwolle en wat ik kan doen om de elektrificatie te versnellen. We zijn met de regio druk bezig om de precieze opdracht voor de verkenning van ProRail te bepalen, ook in relatie tot de elektrificatie. Ik verwacht daar meer duiding over te kunnen geven bij het MIRT-overleg in het najaar.

Dat was het.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw de Staatssecretaris. Er zijn geen vragen. Dan gaan we vlug naar het landsdeel Noordwest. Meneer de Minister.

Minister Harbers:

Dank u wel. Voor wie wil weten waar Noordwest ligt: dat zijn de provincies Utrecht, Flevoland en Noord-Holland.

Er waren een aantal vragen van de VVD, de SP en de ChristenUnie over de Ring Utrecht. Daar is de situatie nog steeds hetzelfde. Conform het coalitieakkoord heeft de regio de mogelijkheid om met een alternatief plan te komen. Ik weet van de regio dat men daar hard aan werkt. De heer Alkaya refereert aan een plan dat reeds ingediend zou zijn, maar dat is niet het geval. Ik weet dat de regio zelf eerder dit jaar inzage heeft gegeven in waar men nu staat met het denken over een nieuw plan, maar dat is nog niet een vastomlijnd plan dat de regio heeft opgeleverd en ingediend. Ik kan daar dus ook nog niet op reflecteren. Het zijn een soort bouwstenen voor waar zij mee bezig zijn. Zodra de regio een alternatief gereed heeft, treden wij graag met hen in overleg, maar daar kan ik op dit moment nog niet op vooruitlopen.

Waarom blijft het project van de Ring Utrecht nog staan? Dat is omdat het tracébesluit al bij de rechter ligt. We hopen eerdaags op een oordeel daarover van de rechter. Het is ook een ernstig fileknelpunt op het hoofdwegennet, dat vanwege de ligging van Utrecht ook meteen gevolgen heeft voor grote delen van het land. Het woord «draaischijf» viel al in relatie tot Amsterdam, maar als je over een draaischijf voor Nederland wil spreken, dan is Utrecht dat ook zeker. In het kader van gelijke monniken, gelijke kappen: omdat het leed ook in andere regio's groot is, hebben we geen uitzondering gemaakt voor het programmaonderdeel Noordelijke Ring bij het afkomen van de budgetten. Ik weet niet of de regio met een alternatief komt, met welk alternatief ze dan zouden komen en welke rol de Noordelijke Ring daarin zou hebben. Dat moet ik afwachten.

Een stukje verderop ligt Hoevelaken. Ik heb daar in de vorige ronde al het een en ander over gezegd. Ook dit is een van de projecten waarbij we nog niet klaar zijn voor realisatie en waarbij we weten dat er een stikstof-opgave is die op dit moment nog niet gemitigeerd is. Tegelijkertijd begrijp ik ook hier het belang voor de regio en voor woningbouw in de omgeving. Ook hierbij gaan we in de loop van het komende halfjaar kijken hoe het in detail zit met verkeersbewegingen in de regio, of aanpalende maatregelen mogelijk zijn en of de ergste congestie op de kortere termijn met maatregelen tegengegaan kan worden. Daarover moeten we nog het gesprek starten met betrokkenen in de regio.

Dan het Zuidasdok. Diverse sprekers, waaronder de heer Minhas en de heer Madlener, maken zich zorgen over oplopende kosten daar. Er was een interruptiedebat over de dekking daarvan. Bij de afspraken die vorig jaar gemaakt zijn is inderdaad afgesproken dat tekorten op programmaon-

derdelen van het hele project Zuidasdok om te beginnen gedekt worden uit de reservering voor de Noord/Zuidlijn. Dat is de bestuurlijke afspraak met partijen in de regio. Waar staan we nu precies? Er lijkt inderdaad opnieuw sprake te zijn van prijsstijgingen, maar het is op dit moment nog niet helder wat daarvan de omvang is en wat dat behelst. Dat zijn we nog in kaart aan het brengen.

De heer Koerhuis vroeg ook: hoe gaan we bewaken dat andere grote projecten niet hetzelfde lot beschoren is? Dat is een van de dingen die bij Rijkswaterstaat echt bovenaan de lijst staan van wat op dit moment gedaan wordt. Er wordt voluit ingezet op beheersing van projecten, maar projectbeheersing betekent op dit moment helaas wel iets anders dan een paar jaar geleden, omdat je voortdurend te maken hebt met aannemers die op de deur kloppen en zeggen: ik kom niet uit voor het budget dat we hebben. Ik kan dus ook niet voor honderd procent uitsluiten dat er ondanks die projectbeheersing overschrijdingen zullen plaatsvinden. Om dit soort risico's te kunnen beheersen, zorgen we in z'n algemeenheid ook voor risicoreserveringen in onze begrotingen.

De licht vileine vraag die de heer Minhas vervolgens had, was hoe we voorkomen dat het Zuidasdok bij oplevering achterhaald is, omdat de stad Amsterdam dan alle doorgaande wegen heeft afgesloten. Ik herhaal wat ik al eerder de Kamer zei, namelijk dat ik geen voorstander ben van maatregelen die een negatief effect hebben op de doorstroming op de Ring A10, omdat die een cruciale schakel is in het hoofdwegennet.

Doorstroming op de A10 is daarom van groot belang. Dit is ook een van de aspecten waarover we in het kader van de mobiliteitspakketten vorig jaar afspraken hebben gemaakt met de metropoolregio Amsterdam, om ervoor te zorgen dat we die doorstroming op peil houden. De gemeente Amsterdam en de vervoerregio Amsterdam zullen een analyse uitvoeren om de effecten op de A10 te bepalen, en in overleg met Rijkswaterstaat een pakket ontwerpen om de effecten op de ring tegen te gaan. Daarover zijn we in overleg met Amsterdam en de metropoolregio.

Ik ga nog wat verder naar het noorden. Dan komen we in de noordkop van Noord-Holland. De heer Krul vroeg wat mijn portefeuille betreft om een reactie op de verkeersveiligheid op de N9 en de petitie die we recentelijk kregen uit de gemeente Hollands Kroon. Maatregelen die daarin genoemd werden, zoals het weghalen van obstakels in de berm, het anders placceren van bushaltes en het veiliger maken van oversteekpunten bij Sint Maartensvlotbrug en Burgervlotbrug, zijn allemaal al gepland. Dat wordt betaald uit het gedeelte van die 200 miljoen dat voor de N9 is gereserveerd. Die middelen blijven dus ook ongemoeid. Andere dingen die daar worden aangelegd, zijn de turborotonde en de ongelijkvloerse fietsoversteek op het kruispunt N9-Kogendijk ter hoogte van Bergen.

Dan de vraag over de vertegenwoordiging van Noord-Holland-Noord in het Bestuurlijk Overleg MIRT. Dat is eigenlijk iets wat ik ook terugleg in de regio. Het valt mij inderdaad ook op dat zij niet vertegenwoordigd zijn. Ik vind het belangrijk dat iedere regio op goede wijze vertegenwoordigd wordt in het Bestuurlijk Overleg MIRT, maar het is aan de regio zelf om te bepalen welke bestuurders naar het Bestuurlijk Overleg MIRT worden afgevaardigd. Dat doet men in die regio's in goed onderling overleg, met afspraken over mandatering, mede op basis van de agenda van het Bestuurlijk Overleg MIRT. Het is dus niet zo dat de regio Noord-Holland-Noord zich moet laten vertegenwoordigen door de provincie Noord-Holland. Ik stel wel vast dat de provincie Noord-Holland in die overleggen opkomt voor de belangen van de gehele provincie, maar het is uiteindelijk aan de regio zelf. Ik kan de vraag van de heer Krul natuurlijk wel doorgeleiden naar de deelnemers aan het BO MIRT Noordwest en hun vragen of dit aanleiding is om de delegatie misschien nog uit te breiden. Wat mij betreft staat de deur open voor willekeurig welke delegatie die men vanuit de regio naar het Bestuurlijk Overleg wil laten komen. Dat waren wat mij betreft de vragen over Noordwest.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer de Minister. Meneer Minhas vroeg zich net trouwens nog iets af. U had het over Noordwest en Utrecht. Hij zei: dat is toch Midden? Ik meen dat hij daar gelijk in heeft, topografisch gezien.

Minister Harbers:

We hebben straks ook Zuidwest. Dat is ook voor een deel Zuid.

De voorzitter:

Ja, precies. De volgorde van de vragenstellers is tot nu toe Stoffer, Van Ginneken, meneer Minhas, als hij nog het woord wil – dat weet ik niet – en dan meneer Krul. Meneer Minhas heeft al antwoord gekregen, hoor ik. Dank u wel. Eerst meneer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Het feit dat Hoewelaken bij Noordwest zit, geeft mij een beetje het gevoel dat men zich hierbij een beetje oriënteert vanuit Noordwest. Ik zie de Minister nee schudden, maar knooppunt Hoewelaken wordt hier eigenlijk vrij makkelijk afgedaan. Ik heb daarstraks al aangegeven dat dit project al klaar had moeten zijn. En het heeft een enorme impact. De Minister zegt dat hij met de regio gaat kijken of er nog wat dingen gedaan kunnen worden enzovoorts, maar Hoewelaken is essentieel om vanuit grote delen van het noorden en het oosten van Nederland in het westen te kunnen komen, of andersom. Het is zó'n cruciaal iets. Ik zeg altijd: als de Galecoperbrug er niet zou zijn, had je echt een scheiding, maar dit komt daar net achteraan. Dat wordt nu zó makkelijk weggezet. Het gaat blijkbaar over stikstofruimte. Dan kun je natuurlijk wat boerderijen gaan opkopen of weet ik veel wat, maar je kunt ook er ook creatief naar kijken met boerderijen en nieuwe emissiereducerende maatregelen of stalsystemen financieren bij dat soort boerderijen. Wees creatief.

Als ik de hele lijst hier zie, kan ik er echt niet over uit dat dat project nu gewoon stop wordt gezet. Het loopt al zó lang. Het is zó essentieel voor het land. Iedere dag staat alles vast. Als er 's middags om 14.00 uur twee vrachtwagens moeten passeren van de A1 naar de A28, dan heb je al een hele opstopping. Ik vind daar als verkeerskundige wat van, maar ook als verkeersdeelnemer vind ik er echt wat van. Ik vind dat dit veel te gemakkelijk weggaat. Mijn oproep is dus echt: Minister, kijk alsjeblieft nog een keer naar dat project. De projecten op die lijst zijn allemaal hele belangrijke projecten; dat is absoluut zo. Maar dit kun je echt niet verkopen. Mijn oproep aan de Minister is dus nogmaals: kijk hier alsjeblieft nog een keer naar. Dit is echt van een andere orde dan de andere projecten die hierop staan, gelet op hoever het al is, wat het zou zijn en hoe belangrijk het is voor het verkeerssysteem in Nederland. Ik kan me wel een beetje indenken wat de Minister gaat zeggen, maar toch zou ik zeggen: slaap daar nog een nachtje over.

De voorzitter:

U weet wat de Minister gaat zeggen, maar u verbrast er toch uw laatste interruptie aan.

Minister Harbers:

Weet u, als ik niet dat andere zootje problemen meetorste, zou ik de heer Stoffer groot gelijk geven. Maar ik wilde ook niet belanden in scheidsrechteren en bepalen welk projecten nu het allerbelangrijkste is. Als ik hier zeg dat ik Hoewelaken inderdaad belangrijker vind dan iets anders ... We hebben het hier over veel meer projecten gehad. Bij alle zeventien projecten is het hoofdpijn en buikpijn tegelijk, omdat ze allemaal niet voor niets op de aanleglijst stonden en dus ook allemaal nog gerealiseerd moeten worden. Het gaat alleen niet in het tempo dat we ons een aantal jaar geleden – bij Hoewelaken speelt het sowieso al veel langer – hadden

voorgenomen. Het zijn allemaal projecten die in de komende jaren gewoon weer van geld en middelen moeten worden voorzien uit de jaarlijkse toevoeging aan het mobiliteitsfonds. De noodzaak is namelijk niet weg. Maar zolang we ze nog niet kunnen realiseren, zijn we er ook bij gebaat om de instandhouding van de bestaande infrastructuur op orde te houden. Ik kan in iedere regio en soms zelfs op nationaal niveau aangeven waarom ieder project van belang is, maar ik zou dit niet netjes vinden naar andere regio's toe, waar op dit moment ook projecten op pauze worden gezet. Het lukte simpelweg niet om de benodigde financiën voor de instandhouding bij elkaar te brengen als we ook maar een van deze zeventien projecten hadden uitgezonderd. Als dat mogelijk was geweest, hadden we het gedaan.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik heb een vraag aan de Minister over de NRU, de Noordelijke Randweg Utrecht. Ik heb de Minister horen zeggen dat de regio werkt aan een alternatief en dat hij dat alternatief en de rol van de NRU daarin wil afwachten. Nou denk ik dat de Minister dat niet helemaal heeft bedoeld in de betekenis van de vraag die ik hem daarover had gesteld. Die was namelijk of hij kan toezeggen om de pauzering van de NRU te heroverwegen als de regio met het alternatief is gekomen, waarbij dan mogelijk zal blijken dat de NRU daar een rol in speelt. Als de Minister dat niet doet, is de toezegging aan de regio dat die een alternatief mag formuleren eigenlijk een dode mus, want dan worden er op voorhand opties afgesloten. Kan de Minister dat dus toezeggen aan mij en de regio?

Minister **Harbers**:

Als er een alternatief wordt ingediend, gaan we dat op al z'n merites beoordelen, inclusief eventuele samenloop met de MRU. Dat zeg ik toe. Dit wordt een beetje speculatief, maar als de regio een alternatief heeft waar Hoevelaken weer een andere rol in speelt, zullen we ook dat in ogenschouw moeten nemen. Maar op dit moment heb ik geen reden om binnen die categorie het ene project te gaan uitzonderen ten opzichte van het andere. Dat vind ik ook gewoon niet netjes naar andere regio's toe. Maar als er een alternatief komt, gaan we alle aspecten daarvan doorlichten en beoordelen.

De heer **Krul** (CDA):

Ik vind het wel interessant wat de Minister zegt, namelijk dat het niet netjes is naar andere regio's om er landelijk één project uit te lichten. We hebben net een interruptiedebatje gehad over het Zuidasdok, een project waar al 3,7 miljard naartoe is gegaan en waar nu nog 1,4 miljard van op de plank ligt. Dat is in november 2022 gereserveerd. Ik heb de Minister horen zeggen dat het niet allemaal vanwege stikstof is; ook geld speelt een rol. We hebben geld nodig voor onderhoud. En als we nu gaan schuiven, dan betekent dat ook dat er geen onderhoud gepleegd kan worden. Vinden we dan niet, in solidariteit met andere regio's en in lijn met wat de Minister net zei, dat we in ieder geval voor het wegdeel van het Zuidasdok ook op de pauzeknop moeten drukken? Het bedrag wat daarvoor bestemd is, zouden we dan kunnen gebruiken voor instandhouding, zodat we alleen het spoor overhouden. Dat is toch ook solidair?

Minister **Harbers**:

Het Zuidasdok speelt al heel lang. Bij het werkbezoek, waar de heer Madlener het over had, waren wij samen. Wij waren toen beide lid van dezelfde raadscommissie in Rotterdam. Het is al in realisatie; er zijn al delen aanbesteed. Dat is een van de redenen waarom we ermee door willen gaan. Om in dit verband precies te zijn: als je door wilt met het spoor, maar niet met de weg, dan kom je elkaar weer tegen. Voor de ruimte voor het station is het ontwerp zo gemaakt dat dat straks bovenop

de tunnel van de weg moet komen te liggen. Als je niet doorgaat doe je op beide terreinen, weg én spoor, die spilfunctie geweld aan. Die functie is er ook in het landelijke net. Het gaat echt niet alleen om Amsterdam. Station Amsterdam-Zuid speelt een belangrijke rol in het hoofdspoornet, ook in de toekomst voor een aantakking van de Lelylijn en ook voor hogesnelheidstreinen. Hetzelfde geldt voor dat deel van de A10. Dat is gewoon een cruciaal stuk in de verbinding van bijvoorbeeld Noord-Holland richting Utrecht, de verbinding tussen de A9 en de A2, en idem dito richting de A4. Om al die redenen denken we dat het raadzaam is om dit project te doen.

De heer **Krul** (CDA):

Dan constateer ik toch dat we blijkbaar prioriteren. We zeggen dat er zwaarwegende redenen zijn waarom dit project belangrijker is dan andere projecten die wel op pauze gaan. Niet alle delen zijn in aanbesteding. Heel veel van dat geld ligt gewoon op de plank. Dat stoort mij wel een beetje. Om het gechargeerd te zeggen: als we die 1,4 miljard konden gebruiken, dan was de kans groot dat heel veel bestuurders uit het Oosten hier nu niet zouden zitten. Dan konden namelijk zaken waar geen stikstofruimte voor nodig is, gewoon doorgaan. Ik zou de Minister willen vragen om te onderzoeken in hoeverre delen van het project op pauze kunnen, in lijn met wat er in de rest van Nederland gebeurt.

Minister **Harbers**:

Ook hierbij geldt dat we voortdurend, en dat zal nog lang duren, in de opperste projectbeheersing zitten. Er lijkt sprake van oplopende kosten. We weten alleen nog niet in welke mate en hoe. We hebben daar dekking voor binnen het geheel aan projecten van het Zuidasdok. Er kunnen altijd momenten komen om te heroverwegen. Ik denk wel dat we de hoepel door zijn, omdat er ook al gebouwd wordt aan onderdelen. Het is op dit moment onverstandig om daarmee te stoppen, gegeven de cruciale rol die dit speelt in de samenloop van de weg en het spoor, maar ook voor de vormgeving van het hoofdspoornet in de toekomst.

De heer **Krul** (CDA):

Dan ga ik mijn derde interruptie toch gebruiken. De Minister geeft mij nu weer een haakje en zegt dat er in dit project momenten kunnen komen dat we toch die overweging maken. Er gaan miljarden naar de Randstad. Dit gaat over een enorm bedrag, waarmee je zo'n N35 met gemak kunt realiseren. We hebben het over zo'n gigantisch project als het Zuidasdok, waar gewoon nu 1,5 miljard op de plank ligt en waar we geen pauzeknop indrukken. Welke momenten zijn er volgens de Minister waarop we wél kunnen overwegen om delen op pauze te zetten waardoor er geld vrijvalt? Waar zijn die momenten in het proces?

Minister **Harbers**:

Dat zijn geen vastgestelde momenten, maar bij iedere aanbesteding, ook van de delen die nog moeten gebeuren, moeten we wel uitkomen met onze budgetten. We moeten dat kunnen financieren. Ik ga ervan uit dat we het hele project kunnen realiseren, juist ook vanwege het feit dat dit het verkeer in een veel groter gebied bedient. Je moet dan echt denken aan een cirkel van vele tientallen kilometers. En op het spoorwegnet is het straks de essentiële schakel in het intercitynet tussen bijvoorbeeld het noorden en het westen van het land. Daarvoor hebben we simpelweg de ruimte nodig, die nu nog ingenomen wordt door de weg, en die dan straks onder de grond moet. Ik kan het niet mooier maken.

De **voorzitter**:

Meneer Koerhuis, u dacht een kat in het bakkie te hebben toen uw partijgenoot Minister ... U bent al voor de tweede keer overgeslagen, begrijp ik. Dus gooi het maar in de groep. Lucht uw hart.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik had nog een onbeantwoorde vraag over die motie die ik aangenomen heb gekregen over de doorstroming en verkeersveiligheid van de A27 Ring Oost, de A12 Ring Zuid en de Noordelijke Randweg Utrecht. Ik vroeg naar de stand van de zaken. Die heb ik nog niet gekregen.

Minister **Harbers**:

Ja, dat is het procesantwoord: wij hebben het tracébesluit voor de Ring Utrecht. Dat is nog altijd in behandeling bij de rechter. Het staat de regio vrij om met een alternatief te komen. Op beide zaken is het op dit moment «status quo».

De **voorzitter**:

Meneer Koerhuis, ook deze tel ik uiteraard niet. Dat geldt ook voor alle andere leden: dit tel ik niet als een interruptie. Dan gaan we nu naar het staatssecretarisdeel van Noordwest. Als u het woord wilt, dan moet u dat wel duidelijk aangeven, meneer Madlener. Alstublieft.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik had nog één vraag als vervolg op wat het CDA inbracht over het Zuidasdok. Ik geef de Minister gelijk dat nu stoppen echt een gepasseerde optie is; dat kan niet. We zijn al zo ver, dat zou ook kapitaalvernietiging zijn, want het is een hele gebiedsontwikkeling die al heel lang loopt. Je kunt dat nu niet stoppen. Je kunt wel met de gemeente Amsterdam kijken of met een andere invulling, een andere ontwikkeling, de kosten terug te halen zijn. Is de Minister wel bereid om met de gemeente Amsterdam te kijken welke mogelijkheden zij zien om bijvoorbeeld bepaalde opbrengsten te vergroten?

Minister **Harbers**:

Precies dit was al onderwerp van gesprek en is onderdeel geweest van de hernieuwde afspraken die vorig jaar met de gemeente Amsterdam zijn gemaakt. Daarbij hebben zij ook hun bijdrage aan het project verhoogd.

De **voorzitter**:

U mag uw vierde interruptie inzetten, meneer Madlener. Nee? Dan gaan we nu naar het staatssecretarisdeel Noordwest, alstublieft.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dank u wel, voorzitter. Meneer Krul vroeg aan mij hoe we zo snel mogelijk de spoorse doorsnijdingen van wegen kunnen opheffen, zoals bijvoorbeeld via het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. We zien inderdaad in Noord-Holland, net als overigens in een groot deel van Nederland, de nodige spoorse doorsnijdingen. Vanuit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer wordt op de corridor Alkmaar-Amsterdam een aantal van die spoorse doorsnijdingen nu al aangepakt. Daarbij wordt per overweg gekeken welke maatregelen nodig zijn om veilig meer treinen te kunnen laten rijden; dat kan door opheffen of aanpassen. En er wordt gekeken wie vervolgens die maatregelen moet nemen. Dat gebeurt niet alleen vanuit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, maar ook vanuit andere programma's zoals het NABO-programma en het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen en door regionale overheden in samenwerking met ProRail.

Dan had meneer Krul nog gevraagd hoe we goede doorfietsroutes, fietsfaciliteiten en mobiliteitshubs organiseren in Noord-Nederland. Afgelopen jaar heb ik samen met de Minister van IenW en de Minister

voor VRO in heel Nederland en ook in Noord-Holland bestuurlijke afspraken gemaakt over het ontsluiten en bereikbaar maken van nieuwe woningbouwgebieden. Daarbij zijn ook kortetermijnafspraken en mobiliteitspakketafspraken gemaakt, met daarin ook doorfietsroutes tussen stationsstallingen en mobiliteitshubs.

Ik vind het nog steeds heel bijzonder dat we in die ronde van 7,5 miljard voor ontsluiting van nieuwe woningen en bouwgelden bijna 800 miljoen hebben weten vrij te maken voor fietsinfrastructuur. Dat gaat voor een deel naar fietsnelwegen, maar ook naar goede fietsparkeervoorzieningen bij stations of bij bushaltes. Dat is heel belangrijk om de fiets op een goede manier te stimuleren. Met cofinanciering van de lokale overheden zijn we over het miljard gegaan. Het is echt bijzonder dat wij daar als landelijke overheid zo enorm veel in hebben geïnvesteerd. Daar zijn we vrijwel allemaal heel erg blij mee. Want ik zie meneer Madlener mij aankijken. Die vindt het volgens mij wat minder.

Dan had mevrouw Pouw-Verweij eigenlijk aan de Minister gevraagd of die bereid was om op korte termijn opnieuw te kijken naar de casus Schiphol Plaza, om dat knooppunt bereikbaar en veilig te houden. We hebben hier de afgelopen twee jaar met experts van alle betrokken partijen naar gekeken en we hebben niet tot een overeenstemming kunnen komen. Er wordt wel volop gewerkt aan maatregelen voor verbetering van de veiligheid en de capaciteit op de treinperrons, en er wordt in samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam gewerkt aan een nieuw busstation. Als je kijkt naar het vergroten van de capaciteit van de treinperrons, dan moet je bijvoorbeeld denken aan het aanpassen van roltrappen. Met die regionale bestuurders wordt ook gewerkt aan een zorgvuldige ontbinding van eerder gemaakte bestuurlijke afspraken. Ik heb de Kamer daarover in het voorjaar geïnformeerd. Dat was mijn bijdrage voor dit blokje.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw de Staatssecretaris. Er zijn geen interrupties, dus we kunnen meteen door naar het ministersdeel Zuidwest.

Minister Harbers:

Voorzitter. Ik heb vragen van mevrouw Van der Plas en de heer Stoffer over de Westerscheldetunnel. We zijn volop in zeer constructief overleg met de provincie Zeeland om deze motie waar te maken. We hebben nog een aantal dingen uit te zoeken, waar hard aan wordt gewerkt. Ik verwacht de uitkomsten en ook hoe we dit gaan doen, in ieder geval voor de begrotingsbehandeling te delen, want we zijn echt constructief en goed op weg.

Over de Zeelandbrug heb ik recent Kamervragen van mevrouw Van der Graaf beantwoord. Daarin heb ik aangegeven dat we samen met de provincie gaan kijken hoe we onze kennis en ervaring ter beschikking kunnen stellen van de planvorming daar. Ook wil ik het gesprek openen over een verdere vooruitblik op infrastructuur in Zeeland, met name in de jaren 30, wanneer er mogelijk op zeer grote schaal grote vervangingsvraagstukken spelen. Ik weet niet of dat meteen al bij het BO MIRT dit jaar tot resultaten leidt, maar we hebben wel met elkaar afgesproken daar constructief in te zitten.

De heer Krul vroeg naar een reflectie op de werkzaamheden aan de Haringvlietbrug. Daar is deze week, eergisteren, een grote mijlpaal bereikt, namelijk het plaatsen van de nieuwe klep. Dat is helemaal conform de planning gegaan. Daarmee zitten we al in de fase dat de kelder nu een nieuw dak krijgt; er wordt geasfalteerd en wordt gewerkt aan het weer beweegbaar maken van de nieuwe klep. We liggen nog steeds op schema. Die planning is dat er vanaf 4 augustus weer verkeer over de brug kan. Wat te verwachten was en wat ook uitkomt, is dat de werkzaamheden aan de brug wel flinke verkeershinder hebben opgeleverd, vooral op de

omleidingsroutes via de A16, A17 en A27. De vertraging was volgens verwachting. Op sommige dagen waarop het uit het de hand liep, hebben enkele grote verkeersongevallen en weersomstandigheden een bepalende rol gespeeld. Verder bleek al snel dat er in de gemeente Moerdijk, bij Zevenbergen, last was van sluipverkeer. Rijkswaterstaat heeft gelijk samen met deze gemeente maatregelen ingezet om de overlast te verminderen. De maatregelen die worden ingezet om ervoor te zorgen dat hulpdiensten hun aanrijtijden halen, hebben hun effect; die aanrijtijden worden gehaald. We hebben hier op grote schaal geïnvesteerd in de beschikbaarheid van hulpdiensten, ook op medisch gebied. De helikopter die voor spoedgevallen in de Hoeksche Waard is gestationeerd, is zeer nuttig. Hij is tot nu toe drie keer ingezet.

De Volkeraksluizen en Kreekraksluizen zijn ook onderdeel van de verschuiving van aanleg naar instandhouding. In de komende tijd gaan we kijken hoe die in de programmering opgenomen kunnen worden, nu we die verschuiving maken. Dat waren de vragen op mijn terrein voor de regio Zuidwest.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer de Minister. Mevrouw Van der Plas.

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

Over de Westerscheldetunnel: de Minister zegt dat we constructief in gesprek zijn met de provincie. We werken eraan dat het zal lukken. Ik wil weten of de Westerscheldetunnel op 1 januari 2025 tolvrij zal zijn, ja of nee.

Minister Harbers:

Daar is ons overleg volledig op gericht. Alleen, we moeten de laatste dingen daarvoor nog oplossen. Maar onze inzet is, conform de motie, dat we er samen met Zeeland uit proberen te komen.

De voorzitter:

Mevrouw Van der Plas, uw laatste interruptie, alstublieft.

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

Dat is politieke taal. Dan kan de Minister «ja» zeggen, maar dit is politieke taal. Een motie die met brede steun is aangenomen, zegt dat die Westerscheldetunnel op 1 januari 2025 tolvrij is. Dan kunnen er best misschien nog wat dingetjes zijn die moeten worden besproken, maar die motie moet gewoon worden uitgevoerd. Ik kan me voorstellen dat de Minister zegt «we zijn in overleg en we doen allemaal ons best», maar de inzet is nog steeds 1 januari 2025. Daar zit het 'm in. De motie zegt: tolvrij op 1 januari 2025. Punt. Dit antwoord stelt mij dus nog niet heel gerust. Als er een inzet is ... Ja, ik kan ook heel veel inzet ergens op plegen, maar dat wil nog niet zeggen dat het allemaal gaat lukken. Ik wil gewoon van de Minister horen: wat er ook gebeurt, op 1 januari 2025 is die tunnel tolvrij; de kleine haken en ogen en mitsen en maren die we dan nog hebben, die lossen we dan wel op, maar Zeeland kan erop rekenen dat de Zeeuwen vanaf 1 januari 2025 tolvrij door de tunnel kunnen.

De voorzitter:

We gaan het nu horen.

Minister Harbers:

Ik bestrijd dat dat politieke taal is. Het is van beide kanten de inzet, ook van de provincie. De motie moet gewoon uitgevoerd worden, maar bij uitvoering mag je van een kabinet en een provincie ook verwachten dat die deugdelijk gebeurt, zodat niet op 2 januari iets over het hoofd is gezien, waardoor het allemaal weer kapseist. Daar zijn we volop mee

bezig. Ik heb gezegd «bij de begrotingsbehandeling», maar ik verwacht eerlijk gezegd dat we ruim voor de begrotingsbehandeling goed nieuws hebben.

De voorzitter:

Meneer Koerhuis, u bent voor de derde keer overgeslagen, dus het moet iets persoonlijks zijn; dat kan niet anders.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik weet niet wat er gebeurt, maar mijn vraag over het knooppunt Gouwe blijft staan. Ik ben benieuwd hoe de Minister daar met stikstofproblemen omgaat. Hoe ziet het proces er daar uit?

Minister Harbers:

Knooppunt Gouwe. Sorry, die vraag heb ik gemist. Daar kom ik in tweede termijn op terug. Die heb ik niet gehoord.

De voorzitter:

De Staatssecretaris heeft geen deel hieraan. Dan gaan we naar het zuiden. We gaan steeds meer de goede kant op. Daar gaan we nu naartoe, meneer de Minister. U mag starten.

Minister Harbers:

Dat zijn er nog een paar. Ik begin met de vraag van de heer Koerhuis over de A58 en de noordelijke rondweg Breda. Ik ben daar zelf ook geweest, dus ik weet dat de gemeente Breda de noordelijke rondweg hoog op haar verlanglijstje heeft staan. De kosten worden overigens door de regio in de maximale variant ingeschat op minimaal 630 miljoen euro. Dat is best een hoop geld. Maar zeker in die regio Breda, omdat daar ook de A58 ligt en het stuk bij Ulvenhout ongeveer dwars door Natura 2000-gebied gaat, denk ik dat we eerlijk gezegd de komende tijd nog wel in gesprek komen met de provincie om te bekijken of we daar met gelden die aanpalend staan de ergste congestie kunnen wegnemen. Maar het is ook daar aan de provincie om het gesprek met ons te openen.

De heer Stoffer vroeg naar Houten en knooppunt Hooipolder. Hij vroeg of de tweede Merwedebrug optioneel is. Ik betreur dat hierover een misverstand is ontstaan. De oorzaak daarvan ligt wel aan de zijde van het Rijk. We hebben dat inmiddels ook aan de regio opgehelderd. Nut en noodzaak van het hele project, en daarmee ook de bouw van de nieuwe Merwedeburgen, staat niet ter discussie. Het enige is dat we contractuele afspraken hebben om het contract ook te kunnen beheersen. In die contractuele afspraken zit een fasering ingebouwd, zoals we dat tegenwoordig doen bij de twee-fasenaanpak. Maar dat mag er niet toe leiden dat de brug uiteindelijk niet gerealiseerd wordt. Dit was geloof ik de eerste waar de bouten vanaf rammelden in Nederland, dus als er ergens noodzaak is, dan is het wel bij deze brug.

Mevrouw Van der Graaf vroeg naar de A4 en de A58. Dat punt kwam tot nu toe nog niet prominent naar voren in de filetop-50. Dus daar zijn we nog niet mee bezig.

Mevrouw Pouw vroeg naar de N629 bij Dongen-Oosterhout. Maar dat is een provinciale weg, dus daar is echt het initiatief aan de provincie.

Voorzitter. Dat waren mijn vragen voor de regio Zuid.

De voorzitter:

Er zijn geen interrupties, dacht ik. Wie is er nog? De heer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik had gevraagd naar sluis Wilhelminakanaal en naar knooppunt Zaaderheiken.

Minister Harbers:

Ja, maar nu herken ik het lijstje. Dat zijn projecten die ik, meen ik, in zijn algemeenheid en met de verwijzing naar deze projecten in de eerste ronde al heb behandeld. Ik zoek ze even op. Na de Staatssecretaris kom ik erop terug.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer de Minister. Mevrouw de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Ich hōb zeker nog gèt, veurzitter; ik heb zeker nog wat voor het Zuiden, voorzitter. Meneer Minhas vroeg naar de stand van zaken met betrekking tot de IC-verbinding Heerlen-Aken. Voor de ambitie met betrekking tot de IC Aken boeken we voortgang op de eerder vastgestelde afspraken. Er is al een trein natuurlijk, maar er komt een tweede trein vanuit Maastricht. Vanaf december rijdt die al naar Herzogenrath en vanaf 2025 zal die doorrijden naar Aken. Daarnaast doe ik onderzoek naar een volwaardige IC op de langere termijn. Het starten van een verkenning naar de uitbreiding van de infrastructuur rond Eindhoven afgelopen jaar is ook een hele belangrijke stap. Ondertussen bekijk ik samen met de provincie Limburg ook een tussenstap, namelijk een IC Eindhoven-Aken in de dagranden. Op dit moment werken we dat zowel juridisch alsook financieel samen uit. Met de komst van een nieuwe gedeputeerde in Limburg verwacht ik ook snel weer gezamenlijke stappen te kunnen zetten. Na de zomer zal de Kamer over de uitkomsten daarvan worden geïnformeerd.

Meneer Minhas vroeg ook of er al meer duidelijkheid is over de verbinding Weert-Hamont. Goede ov-verbindingen tussen grensregio's vind ik van heel groot belang. Ik maak me hard voor de verbetering daarvan. Weert-Hamont is zo'n verbinding. Eerdere onderzoeken hebben uitgewezen dat de kosten flink hoger zijn dan de baten. Daarom hebben we samen met de provincie Limburg en de gemeente Weert een nieuw onderzoek laten doen naar de meest kansrijke variant. Zo kunnen we zien of de maakbaarheid kan worden vergroot. Dat onderzoek ligt nu voor ter bestuurlijke duiding. Dat wil ik eerst met de regionale stakeholders doen. Na de zomer zal ik de Kamer het rapport sturen, inclusief de bestuurlijke duiding daarvan.

Meneer Krul vroeg nog naar de stand van zaken met betrekking tot de Maaslijn. De inschrijvingen van marktpartijen worden in de zomer verwacht. Dan ontstaat er ook meer duidelijkheid over de financiën. Ik kan op dit moment geen uitspraken doen over mijn verwachtingen rond de aanbesteding of de kostenverdeling. Ik hoor wel de zorg van de Kamer over tegenvallers in het project. Daarvoor sluit ik ook mijn oren niet. Ik blijf in goed overleg met de provincie Limburg en informeer de Kamer als er relevante ontwikkelingen zijn.

Dat waren de vragen in mijn portefeuille.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw de Staatssecretaris. Allereerst meneer Krul.

De heer Krul (CDA):

Ik ga mijn theorie maar testen bij de Staatssecretaris vanwege haar antwoord. Ze zegt: we hebben onderzoek gedaan en daaruit blijkt dat de kosten hoger zijn dan de baten. Wat zijn dan precies «baten» in zo'n onderzoek en wat zijn precies «kosten»? Hoe kom je dan tot die conclusie? Dit was mijn trouwens mijn laatste interruptie.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik verwees naar een eerdere studie. Daaruit bleek dat de kosten en de baten niet tegen elkaar opwegen. Dat is nog aan de hand van de ouder-

wetse beoordeling gedaan. Uit onderzoeken naar grensoverschrijdende openbaarvervoerbindingen komt eigenlijk altijd dat er geen of veel minder gebruik van wordt gemaakt dan in de praktijk het geval is. Het is best wel ingewikkeld om het dan toch nog eens goed te laten onderzoeken, maar ik heb daar toch voor gekozen omdat ik zie dat er mogelijk kansen zijn. Ook is er een grote bereidheid van België om te kijken wat er mogelijk is. België vindt die lijn heel erg interessant. Ik ga samen met Weert en alle andere betrokkenen eerst eens kijken wat er uit dat nieuwe onderzoek is gekomen. Ik wil dat goed bestuderen en wil dat ook zeker bezien vanuit de kant waar meneer Krul op doelt. Dat is niet alleen maar de harde, ouderwetse manier van beoordelen, maar ook wat het kan doen met onder meer de maatschappelijke en economische impact.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw de Staatssecretaris. Dan gaan we naar het laatste blokje van de Minister en de Staatssecretaris: overig.

Minister Harbers:

Hoeveel tijd zullen we nemen om het hele debat over parkeernormen in woonwijken te herhalen, zeg ik richting de heer Madlener. Dat hebben we al een paar keer gevoerd. Ik heb de parkeernormen een- en andermaal aan de orde gesteld bij de gemeenten. Ik zie ook dat veel gemeenten echt wel rekening houden met de auto in hun planvorming. Maar waar het in hele hoge dichtheden in binnensteden moet – maar dat zien we al sinds jaar en dag daar – worden ook andere opties voorgesteld. Maar ik heb deze normen nogmaals bij de gemeenten onder de aandacht gebracht in de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving.

Dan de internaten voor schipperskinderen. Ik heb het nogmaals nagevraagd. We houden contact met VWS, maar ook vandaag nog heeft VWS laten weten dat er geen sprake is van een vastgelopen overleg. Men laat weten constructief in overleg te zijn met de internaten. We verwachten dit spoedig af te ronden. Bij VWS is uithuisplaatsing van schipperskinderen niet bekend. Er is een specifieke casus waarbij de gemeente geïnteresseerd is in het kopen van een pand van Meander voor de opvang van vluchtelingen. Daarover loopt het gesprek tussen Meander en de gemeente. VWS is daar ook bij betrokken, aangezien er claimrecht op het pand rust. De gedachte hierbij is dat het pand gebruikt gaat worden voor de opvang van vluchtelingen en dat Meander met de schipperskinderen naar nieuwe huisvesting verhuist. Maar de vragen die de heer Koerhuis nu stelt, zijn en blijven aanleiding voor ons om daarover voortdurend met VWS in contact te blijven.

Over de tolheffing hebben de heer Madlener en ik ook al een paar keer het debat gevoerd. Ik heb in ieder geval al eerder vastgesteld dat we het daarover niet eens zijn. Om deze twee bindingen überhaupt te kunnen realiseren en openstellen, wat voor de Blankenburgverbinding medio volgend jaar het geval moet zijn, is stoppen met tolheffing geen realistische optie.

Tot slot de vraag van mevrouw Bouchallikh over de CO₂-prijzen in de WLO-scenario's. Vorig jaar december heb ik al toegelicht dat de planbureaus in 2024 met de nieuwe WLO-scenario's komen. Op basis daarvan volgen de bijbehorende geactualiseerde CO₂-prijzen. Ik weet dat mevrouw Bouchallikh dat graag anders en sneller wil, maar de planbureaus hebben me laten weten dat dit tijdschema het enige is dat ze kunnen realiseren. Het tussentijds actualiseren van alleen de CO₂-prijzen is niet verstandig, zo geven ze aan, omdat de WLO-scenario's dan niet meer consistent zijn doordat je dan één element in een zorgvuldig opgesteld omgevingsscenario verandert. De planbureaus ontraden dat dus.

Dan blijven er twee projecten staan: Zaarderheiken en Gouwe. De andere had ik bij de rondgang langs de regio's al behandeld. Bij beide kunnen we een ontwerp-tracébesluit voorbereiden. Zoals ik in de eerste ronde al

aangaf, hebben we een voor onszelf gemotiveerde verwachting dat we hier stikstoftechnisch, vanwege mitigatiemogelijkheden in de omgeving, wel uit kunnen komen, maar dat zal moeten blijken – dat geldt voor al die acht projecten – in de verdere uitwerking en het overleg met de provincies. Specifiek bij Sluis II in het Wilhelminakanaal – daar was de provincie vorig jaar al mee bezig – is naar verwachting geen sprake van stikstofdepositie in de gebruiksfase. Dan houd je alleen eventuele bouwactiviteiten over, waarvan de effecten waarschijnlijk ook makkelijker te mitigeren zijn.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer de Minister. Allereerst meneer Koerhuis en dan mevrouw Bouchallikh. Meneer Krul, u heeft geen interrupties meer. O, ik hoor dat het gaat om een onbeantwoorde vraag en dan mag het uiteraard wel. Meneer Madlener ook. Dan is het goed. Dat heb ik ook bij meneer Koerhuis toegestaan.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik had de Minister aangegeven dat in de beslisnota bij de beantwoording van onze Kamervragen stond dat familiebedrijven met oude en vervuillende schepen zouden varen en geen duurzaam bedrijfsmodel zouden hebben. Ik ken de Minister. Ik weet dat hij staat voor de binnenvaart, dus wil ik hem de kans geven hierop te reflecteren.

Ik heb ouders gesproken van die schipperskinderen. In de afgelopen weken zijn er overleggen geweest met de scholengemeenschap die de opvang van hun kinderen regelt. Er is wel degelijk sprake van dat dat overleg op dat zogenaamde claimrecht is vastgelopen in de procedures van het Ministerie van VWS. De ouders zijn echt radeloos. Ik herken het beeld dat de Minister hier schetst dus niet. In de opvang in Nieuwegein worden de kinderen ondertussen opgevangen tussen de vluchtelingen. Ik krijg er zelfs foto's van. Ik herken het beeld dat de Minister schetst dus niet. Misschien kan de Minister hier in tweede termijn nog op terugkomen, want ik weet niet hoe we dit verschil kunnen overbruggen.

Minister Harbers:

Het lastige is dat dit gewoon een verantwoordelijkheid van VWS is. Ik moet het ook doen met wat wij terughoren van VWS. Ongetwijfeld is de inkleuring van de heer Koerhuis realistisch, maar ik kan niet anders dan de collega's van VWS vragen om op dit deel van zijn betoog even terug te komen bij de Kamer. Mocht het verdergaan, dan zou ik de Kamer in overweging willen geven om daarover het debat met de Staatssecretaris van VWS te voeren.

De heer Koerhuis (VVD):

Afrondend nog even over het stukje dat pijn heeft gedaan bij de binnenvaart. Ik wil de Minister toch de kans geven om daarop in te gaan, want ik ken hem en dit kan niet de bedoeling zijn geweest.

Minister Harbers:

Nee, maar los daarvan, zoals ik ook aangaf over Sluis II in het Wilhelminakanaal: we zijn daar al een tijdje mee bezig. De provincie was daar al bezig met het verwerven van stikstofruimte. Maar op termijn moeten ook deze schepen een verduurzamingsslag maken, want dat geldt voor de hele binnenvaartsector. Maar ik neem inderdaad afstand van die verwoording, van hoe het daar staat.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer de Minister.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

De Minister had gelijk: wat ons betreft gaat het niet snel genoeg met de CO₂-beprijzing. De huidige prijzen zijn acht jaar oud. Ik hoor in de beantwoording van de Minister dat hij wil vasthouden aan het huidige traject, waarbij we pas in 2024 de geactualiseerde prijzen bij de WLO-scenario's zullen krijgen. Als hij daar per se aan wil vasthouden, kan hij dan toezeggen dat het vanaf dan wel mogelijk wordt in de systematiek om de CO₂-prijzen jaarlijks te actualiseren zonder alles overhoop te gooien? Want dat wordt nu als argument gebruikt om het niet te doen. Kan het voor de toekomst zo geregeld worden dat dat wél een optie is?

Minister Harbers:

Dat waag ik te betwijfelen, maar dan moet ik echt in mijn geheugen graven. Dit debat hebben we vorig jaar gevoerd, volgens mij met de collega van mevrouw Bouchallikh, mevrouw Kröger. Hiervoor zijn de planbureaus aan zet. Wij maken die scenario's niet zelf. De planbureaus geven aan dat het gewoon heel veel werk is om eens in de paar jaar die scenario's te maken en dat je er niet zomaar één ding uit kunt trekken. Ik heb dit vorig jaar december uitvoerig in een Kamerbrief weergegeven. Ik kan het verzoek overbrengen aan de planbureaus, maar ik denk eerlijk gezegd dat ik wel weet wat het antwoord is, want dit hebben we vorig jaar, naar aanleiding van vorige debatten, ook al aan de planbureaus gevraagd.

De voorzitter:

Meneer Krul, voor zijn vraag die niet beantwoord is.

De heer Krul (CDA):

Ik dacht: ik wacht netjes tot het blokje overig is afgerond, want wie weet komt mijn vraag daarin nog aan bod, maar dat is niet gebeurd. Ik had een vraag gesteld over het gepauzeerde traject van de vaarwegen, specifiek de bediening van de Volkeraksluizen en de Kreekraksluizen. O, is dat wel aan de orde geweest?

De voorzitter:

Toen was u waarschijnlijk net een gevulde koek aan het halen.

Minister Harbers:

Ik kan het kort herhalen. Dit zijn dus van die dingen, instandhoudingsprojecten, die we nu in de programmering van Rijkswaterstaat kunnen gaan opnemen. Die moeten uiteindelijk wel gaan gebeuren.

De heer Krul (CDA):

Dat was mijn vraag niet. Mijn vraag was of de Minister ook concrete doelen heeft gesteld, waarin hij per datum gaat kijken hoeveel storingen er verholpen moeten zijn. Dat was mijn vraag. Ik zal 'm even letterlijk herhalen: kan de Minister aangeven of hij concrete doelen stelt, dus welk percentage minder storingen per welke datum gerealiseerd moet worden?

Minister Harbers:

Nu nog niet. Uiteindelijk hebben we voor dit soort dingen het basiskwaliteitsniveau opgesteld, dat ik eerder dit jaar aan de Kamer heb gegeven. Ik heb dat hier nu niet paraat, maar uiteindelijk moet dit soort vitale infrastructuur het gewoon betrouwbaar gaan doen. De nadere uitwerking daarvan volgt bij de verdere instandhoudingsplannen.

De voorzitter:

Meneer Madlener, van u was ook een vraag niet beantwoord. Meneer Madlener? Nee? U slaat de beurt over? Dan gaan we naar de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Ja, voorzitter, nog een aantal vragen in het blokje overig. Eentje was van de heer Minhas over de Bus Rapid Transits. Mijn ambitie is inderdaad om BRT een volwaardig onderdeel van het mobiliteitspakket te laten zijn. Op een aantal plekken in Nederland is dat ook al zo, zoals in Groningen en Drenthe, met de Q-links en Qliners, het stadsbusstelsel in Almere en de Zuidtangent in Amsterdam. Verder zijn er voor de middellange termijn een aantal onderzoeken gestart, bijvoorbeeld naar de verbinding Leiden-Zoetermeer en de HOV4 in de regio Brainport Eindhoven. Op korte termijn zie ik kansen voor verbindingen naar of tussen middelgrote steden, zoals de Meierij in Brabant of langs de buitenranden van grote steden als Rotterdam en Amsterdam.

Dan had meneer Alkaya aangegeven dat het ov steeds duurder wordt. Hij zei: schrap de btw op de ov-tickets. Het wordt uitgezocht door de Staatssecretaris van Financiën. Uiteindelijk gaat hij over de regelgeving inzake btw, maar ik zal uw oproep nogmaals bij hem onder de aandacht brengen.

Dan had mevrouw Van Ginneken nog een vraag. Het is een heel verhaal. Het zijn eigenlijk twee vragen. Waarom lijken de bewindspersonen de aangenomen motie naast zich neer te leggen? Kunnen ze op z'n minst toezeggen een concrete indicator voor vermindering van bijvoorbeeld luchtverontreiniging of congestie te formuleren? De fiets is een cruciaal onderdeel van ons mobiliteitssysteem. Samen met de regio kijk ik naar optimale oplossingen. Alle modaliteiten spelen daarin een rol. Iedere partij heeft daarin een eigen verantwoordelijkheid. Vanuit ons ministerie werken we aan een algemene afweegmethode voor het Mobiliteitsfonds, waarbij we alle modaliteiten en medeoverheden betrekken. In de Mobiliteitsvisie schrijven we dat factoren als CO₂, stikstof en luchtkwaliteit belangrijke afweegelementen zijn voor de bereikbaarheidsdoelen. Ik onderschrijf het belang van de fiets. We hebben het net al gehad over de bijna 800 miljoen die we beschikbaar hebben gesteld en vanaf 2024 hebben we voor het eerst een structureel bedrag opgenomen. Dat gaat om 6 miljoen per jaar. Dat is bedoeld voor het mee-investeren in een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Daarvoor wordt een afweegkader ontwikkeld met nog te kiezen criteria en indicatoren. Even kijken. Dan vraagt mevrouw Van Ginneken nog: zou het niet gepast zijn om standaard bestuurlijke afspraken te maken over de fiets, bijvoorbeeld met werkgevers, in het kader van het MIRT? In het kader van veilig, slim en duurzaam maken we al afspraken met werkgevers en onderwijsinstellingen om de spits zo veel mogelijk te mijden. De komende periode zetten we daar nog extra op in met de nationale aanpak mobiliteitstransitie, samen met de regio's. Daaronder vallen ook de gedragsmaatregelen, zoals werkgeversaanpakken, afspraken met onderwijsorganisaties en de afspraken die wij hebben met regionale overheden. Bij het aankomende Bestuurlijk Overleg MIRT wil ik graag verdere afspraken maken over de inhoud, reikwijdte en toepassing van die nationale aanpak. Zo blijven Rijk en regio ondanks de beperkingen werken aan bereikbaarheid, duurzaamheid en verkeersveiligheid.

Dan had mevrouw Van Ginneken nog gevraagd of ik kan toezeggen me in te zetten voor de realisatie van de Dom-tot-Damfietsroute. Ik dacht dat dat ook een vraag van de heer Krul was. Niet? Oké, het was dus een vraag van mevrouw Van Ginneken. Ik kan vanuit lenW nu nog niet zeggen of we kunnen bijdragen aan de realisatie van die doorfietsroute. Rijkswaterstaat werkt momenteel de plannen uit. Het heeft er geloof ik ook iets mee te maken dat een stuk langs het kanaal van Rijkswaterstaat is, maar de verwachting is dat op basis daarvan eind 2024 besluiten genomen kunnen worden.

Misschien nog heel even iets richting mevrouw Van der Plas. Zij vroeg naar Ameland. Daar heeft de Minister voor een groot deel al op geantwoord. We hebben ook nog een tweeminutendebat gehad waarin

mevrouw Van der Plas heeft aangedrongen op een gesprek met niet alleen de rederij, maar ook met de ondernemers en Rover. Die sluiten zich erbij aan. Komende vrijdag hebben we een overleg. Ik weet niet of de Minister dat net al heeft gezegd, maar daarbij zijn ook de ondernemers aangesloten. Ook Rover is daarvoor uitgenodigd. We hebben dat dus breder getrokken.

Voorzitter. Dan heb ik nog twee dingetjes. Mevrouw Van der Graaf vroeg nog of ik in gesprek wil met de regio's over de doorfietsroutes. Ik heb voorlopig 6 miljoen structureel beschikbaar. Ik maak samen met de regio een Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets, waarover ik de Kamer in het najaar zal informeren.

De laatste vraag is van mevrouw Van Ginneken: kan de Staatssecretaris een basiskwaliteitsniveau voor de fietsinfrastructuur ontwikkelen? Er wordt op dit moment gewerkt aan een inventarisatie van alle fietswegen op RWS-areaal. Naar aanleiding van die inventarisatie bekijk ik vervolgens wat er nodig is. Als er afstemming nodig is met provincies en gemeenten, zal ik dat uiteraard doen.

Dat was het.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw de Staatssecretaris.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik heb één onbeantwoorde vraag. Die zal ik dan zo nog even herhalen. Maar ik wil ook even ingaan op het antwoord van de Staatssecretaris over de concrete indicator voor de bijdrage die een fietsverbinding zou kunnen leveren aan het verminderen van congestie en luchtverontreiniging. De Staatssecretaris zei: we zijn nu een afwegingskader aan het maken voor het beleid om de 6 miljoen die per jaar beschikbaar is, te kunnen verdelen. Volgens mij zijn we dan op een haar na bij de oplossing waar ik naar vroeg. Mijn motie riep er namelijk toe op om een afwegingskader te ontwikkelen. De Staatssecretaris verwijst naar een afwegingskader dat om een andere reden wordt ontwikkeld. Dan heb ik een eenvoudige vraag, namelijk of de bijdrage die een regionaal fietspad zou kunnen leveren aan het oplossen van problemen rondom rijkinfrastructuur, namelijk congestie en luchtverontreiniging – daar gaat het hier over – meegenomen kan worden in dat afwegingskader dat de Staatssecretaris nu ontwikkelt. Volgens mij zijn we dan heel dicht bij wat ik initieel heb gevraagd.

Staatssecretaris Heijnen:

Zeker. Ik zal ernaar laten kijken om dat zo op te nemen. Kijk, het is ook voor het eerst dat we echt hebben gezegd dat de fiets gezien moet worden als een volwaardig vervoermiddel. Dan ga je dus ook kijken wat de impact is op het totale mobiliteitsnetwerk als je de fiets daar een volwaardig onderdeel in maakt, en wat daarvoor nodig is. Ik vind het dus een hele terechte vraag van mevrouw Van Ginneken. We gaan ernaar kijken of dat daarin kan worden opgenomen.

De voorzitter:

Dank u wel voor de toezegging.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dan heb ik nog de onbeantwoorde vraag, als u mij toestaat, voorzitter.

De voorzitter:

Inderdaad. U hebt geen interrupties meer, maar dit mag u net als de anderen ook vragen.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

De Staatssecretaris heeft namelijk wel gereageerd op mijn vraag over de Dom-tot-Damfietsroute, maar ik had daar ook aan gekoppeld of ze kan toezeggen de Kamer te informeren over andere fietskoppelkansen die er zijn rondom beheer en onderhoud dat gaat plaatsvinden op rijkswaterstaatgronden. Dit hoeven dus niet per se kanalen te zijn; dit kunnen ook wegen zijn. Ik noemde de Dom-tot-Damfietsroute als voorbeeld, maar er zijn misschien veel meer van dit soort voorbeelden. Mijn vraag was dus of ze kan toezeggen de Kamer te informeren over dié mogelijkheden.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Daar kunnen we zeker naar kijken. Niet alles zal mogelijk zijn, maar we zullen wel kijken wat er wel kan.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Meneer Krul, was er nog een onbeantwoorde vraag?

De heer **Krul** (CDA):

Misschien een verhelderende vraag, als dat mag, voorzitter. Er lopen namelijk twee toezeggingen door elkaar. In het commissiedebat Maritiem dat we een tijdje geleden hebben gehad, heeft Minister Harbers aan het CDA toegezegd om in gesprek te gaan met alle betrokken partijen rondom de bereikbaarheid van Ameland. Dat is ook specifiek nog benoemd. De watertaxi's en de ondernemers zouden daar ook nog bij zitten. Mevrouw Van der Plas heeft enkele weken later in het mondelinge vragenuurtje daar ook aandacht voor gevraagd en nu wordt er door de Staatssecretaris gezegd: vrijdag is dat gesprek. Welke toezegging wordt dan gestand gedaan? Zijn de partijen conform de toezegging van Minister Harbers daar dan ook bij aanwezig? Of zijn er twee verschillende toezeggingen en worden er twee verschillende gesprekken gevoerd? Zo ja, waarom?

De **voorzitter**:

We gaan het nu horen van de Minister.

Minister **Harbers**:

Dit zijn er twee. Vrijdag gaat het gesprek over de hyperactuele problemen met de tijdelijke nooddienstregeling, baggeren en alles. Maar er is ook dat andere gesprek, dat meer op de langere termijn zit. We zijn namelijk ook volop bezig om te kijken hoe het verder moet met de veerverbinding. Dat komt ook nog. We voeren dus beide gesprekken.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Meneer Madlener, uw laatste interruptie.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik had nog een laatste interruptie. Ik wilde eigenlijk nog iets zeggen naar aanleiding van al die aandacht voor fietsen, die mij bijzonder irriteert, want voor mij is een fiets helemaal geen alternatief voor een auto. Ik fiets gewoon korte stukjes als het lekker weer is, maar meestal wil ik gewoon in de auto zitten, boodschappen doen en zware dingen meenemen. Maar ik vind fietsen wel prima. Dat heeft veel aandacht. Dat is nou eenmaal zo. Prima. Dat zal dan gebeuren. Maar waar zo'n regionale of lange doorfietsroute misschien wel geschikt voor is, is voor brommers, snorscooters of elektrische steps. Dit is dus eigenlijk meer een informatieve vraag. Ik neem aan dat die fietsroutes ook voor juist deze gebruikers – dat zijn er ook heel veel, want honderdduizenden mensen hebben een snelle brommer; daar kan je natuurlijk wél lange afstanden mee afleggen – bedoeld zijn en niet alleen voor de sportieve racefietser of de verstokte omafietser. Ik neem aan dat die fietsroutes ook bedoeld zijn voor jonge mensen met een elektrische step, een snelle brommer of wat dan ook. Dat zou wel handig zijn.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Op die fietspaden gelden gewoon de regels zoals je die hebt op een fietspad. Natuurlijk wordt het niet alleen maar gebruikt door omafietsen en door oma's. Het wordt ook veel gebruikt om naar het werk te komen. Ik heb laatst een keer zo'n snelfietsroute mogen openen en dat was best bijzonder om te zien. Je hebt daar dus een snelweg naast liggen en daar stonden allemaal auto's in de file. Wellicht stond u daar zelf ook wel in. Daar kun je dan dus heerlijk naast opfietsen. Dat is ook nodig, want alle mensen die op die fiets zitten, zijn niet op die weg. Zo heb je dus alle modaliteiten nodig. Dat zeggen de Minister en ik ook steeds tegen elkaar, ook als de vraag komt of we niet moeten gaan schuiven tussen modaliteiten. Dan zeggen wij altijd: het is niet of-of, maar echt en-en-en. Ik vind dus dat er geld moet gaan én naar de infrastructuur om auto's goed te bedienen, én naar het openbaar vervoer. Maar ook de fiets en de voetganger hebben een belangrijke rol.

De heer **Madlener** (PVV):

En dus ook de brommer en de snorfiets en de ...

De **voorzitter**:

Meneer Madlener, u hebt geen interrupties meer. U moet het dadelijk in de tweede termijn doen. Dit zou niet sportief zijn naar de andere leden toe. Die heb ik het ook niet toegestaan. De Staatssecretaris heeft een antwoord gegeven. Het komt u niet goed uit, maar u mag er dadelijk in uw eigen termijn op terugkomen. Nee, we gaan daar niet over discussiëren. Meneer Minhas.

De heer **Minhas** (VVD):

Ik wil nog even terugkomen op het vorige punt. In het mondelinge vragenuur over Ameland heeft de Staatssecretaris bij afwezigheid van de Minister toegezegd dat er nog een brief zou komen over hoe het nou precies zit met het Natura 2000-gebied en de status, waardoor er niet te veel gebaggerd kan worden. Die brief is nog niet gekomen, maar het volgende vind ik wel heel belangrijk. Kijk, het is niet aan lenW om de wetgeving rondom natuurbeheer te interpreteren. Dat is aan LNV. Is de Minister dus bereid om in die brief die nog komt, nog eens dat natuurplek te doorlopen? Hij doet namelijk een interpretatie van iets waar hij niet over gaat. Is de Minister bereid om dat door LNV te laten doen? Huur een bureau à la ARCADIS in en kijk of we dat natuurplek op een goede manier hebben doorlopen. Ik zie namelijk wel degelijk ruimte om iets meer te baggeren, terwijl in de reactie primair wordt gezegd: het mag niet omdat het Natura 2000-gebied is.

Minister **Harbers**:

Ik heb daarstraks in de beantwoording over het baggeren al aangegeven dat we in de urgente onderzoeken die deze weken lopen ook contact hebben met LNV en ook hen mee laten kijken, specifiek naar dit soort vraagstukken.

De **voorzitter**:

Zullen we beginnen aan de tweede termijn? O, een persoonlijk feit.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik wil even een persoonlijk feit delen. De heer Madlener keek net naar mij toen hij het had over verstokte omafietsers. Hij heeft gelijk; ik ben in het bezit van een omafiets. Maar ik zou mezelf niet verstokt noemen.

De **voorzitter**:

Waarvan akte, mevrouw Van Ginneken. Maar hoe weet meneer Madlener dat u op een omafiets fietst? Dat is dan de volgende vraag. Ik hoor de

Minister nu zeggen dat hij vroeger een opafiets had. Dit zegt veel over jullie geboortajaar, want volgens mij bestaan die fietsen allang niet meer. We gaan over naar de tweede termijn van de Kamer, met twee minuten en twintig seconden per fractie. Meneer Koerhuis, u moet dus wel wat meer overlaten voor meneer Minhas. Twee minuut twintig alstublieft.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ja. Ik had de Minister nog gevraagd of bermmaatregelen doorgetrokken kunnen worden naar bruggen, viaducten en tunnels die we gaan vervangen. Daar heb ik niet echt een antwoord op gekregen.

Ik ga even door. De reden waarom ik naar al die projecten vraag die blijven staan, is dat ik me zorgen maak om het tijdpad. Daarom vraag ik hoe dat proces eruitziet. Misschien kan de Minister een tijdpad sturen van bijvoorbeeld die acht projecten van de komende jaren. Ik zou ook graag versnellingsopties zien, niet alleen hiervan maar ook van vervangings- en opwaarderingprojecten. Ik overweeg hierover een motie in te dienen. Ik vraag een tweeminutendebat aan.

Over de N35 overweeg ik ook een motie.

Op de N36 komt de Minister nog terug in tweede termijn.

Over de opvang van schipperskinderen kom ik met een motie. Daarover kom ik, als het mag, nog wel op de lijn bij mevrouw Van der Plas en de heer Stoffer, met wie ik tot nu toe samen heb opgetrokken.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Koerhuis. We zullen uw verzoek voor een tweeminutendebat doorgeleiden naar de Griffie plenair. Dit is al aangekondigd door mevrouw Van der Plas. Het staat ingepland voor morgenvroeg, alleen zal meneer Koerhuis daarin met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid de eerste spreker worden, want hij vraagt het nu aan. Meneer Koerhuis, daar moet u maar even samen uit komen.

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

Sorry voorzitter, maar daar ga ik toch even wat van zeggen. Ik vind dat geen nette gang van zaken, want dit is alleen maar om te zorgen dat de heer Koerhuis de eerste moties kan indienen. Ik ben zo alert geweest om de vooraankondiging te doen en dan vind ik het ook netjes dat ik die aanvraag hier gewoon kan bevestigen.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van der Plas, u hebt daar helemaal gelijk in, alleen is het officieel zo dat je pas in de tweede termijn van een debat een tweeminutendebat kunt aanvragen. Maar we gaan het zo doen. U wordt gewoon de eerste spreker, mevrouw Van der Plas. Meneer Koerhuis is daar heel sportief in. Hij wordt gewoon tweede en dan is het opgelost. We gaan daar niet over discussiëren, want daar hebt u gewoon een punt. We praten er niet meer over. Meneer Minhas.

De heer **Minhas** (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Dank ook voor de beantwoording, waar ik grotendeels positief over ben. Fijn dat er aandacht is voor de internationale lijn. Ik moet daarover wel iets zeggen. Misschien heeft de Staatssecretaris die urgentie niet, maar ik heb even teruggekeken en gezien dat ik al drie keer heb gehoord: in het voorjaar of na de zomer komt de update over Eindhoven-Heerlen-Aken. Dat hoor ik nu opnieuw. Laten we daar dus even wat tempo op zetten.

Als ik kijk naar Zwolle-Twente-Münster maak ik me toch een beetje zorgen, omdat de Staatssecretaris eerder, in het debat over spoor, heeft gezegd: we gaan het opnieuw wegen in het netwerk. Dat is voor mij een soort voorbehoud. Gaan we er nou wel of niet voor? In de TEN-T-verordening in Europa pleit u er wel voor, maar is ProRail nou wel of niet positief? En

heeft u nog steeds het commitment om die lijn in het TEN-T-netwerk te houden en daar ook cofinanciering voor te regelen?

Voorzitter. Mijn collega Koerhuis vroeg iets over de taakstelling voor het spoor. U zei dat dat komt in het vierde kwartaal. Mijn fractie zou dat toch graag willen zien vóór het MIRT-debat van dit najaar.

Volgens mij zijn dit alle punten. Tot slot wil ik gezegd hebben dat ik blij ben met de inzet van de Staatssecretaris op de BRT, de snelle busverbindingen. Tempo met die dingen.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Minhas. Dan meneer Stoffer, SGP.

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter. Ik dank de Minister en de Staatssecretaris uiteraard voor de poging om mij goed te beantwoorden. Dat is in veel gevallen wel gelukt, maar ik ben niet tevreden. Laat ik dat gewoon heel helder stellen.

Eerst de herprioritering van de zeventien projecten. In artikel 68 van de Grondwet staat dat wij het kabinet moeten controleren en dat we ook alle gegevens moeten hebben. Dit gaat niet over dingen als zeggen «we doen een verkeersbord niet» en het dan over drie weken toch doen. Je hebt het hierbij over projecten waar enorm lange termijnen aan vast zitten en ik heb gewoon geen idee op welke gronden deze zeventien projecten nu getemporiseerd worden en andere niet. Als ik hier nu naar kijk, denk ik: waarom het ene wel en het andere niet? En dan hoor ik iets over stikstofruimte, maar dat we het niet precies weten, en over personeel en financiën. Ik wil echt gewoon een afweging horen. Die zullen er misschien niet per project zijn, maar ik wil gewoon de afwegingen hebben.

Hoe is nu die gedachte ontstaan dat deze zeventien er niet zijn? Er moet meer zijn dan dit, want als dit het allemaal is, is het gewoon te weinig. Ik heb dat daarstraks al aangegeven in een interruptie, maar ik had niet meer interrupties. Dit is gewoon heel dun. Ik bedoel, wat hier staat had ik ook kunnen verzinnen op een achternamiddag. Er moet gewoon veel meer afweging onder liggen. Er zal ook vast meer gedeeld zijn met gedeputeerden en dergelijke. Ik wil die informatie dus hebben en het liefst morgen vóór het tweeminutendebat. Als het er niet is, dien ik wel een motie in waarin ik refereer aan artikel 68 van de Grondwet. Maar er moet meer zijn dan dat. Dat is één.

Ten tweede heb ik Hoevelaken er concreet uit gepakt. Dat project loopt al jaren. Ik zit nu ruim vijf jaar in de Kamer en vijf jaar geleden waren we met dit project verder dan we nu zijn. Toen zou het in 2023 klaar zijn. Nou, dat is het niet, maar nu heb ik geen idee of het in 2028, in 2038 of misschien in de volgende eeuw klaar is. Ik heb er gewoon geen beeld bij. Dit is een project dat al zo lang loopt en al zo ver is, en dat nog geen miljard kost; de A1-A30 koppel ik daar maar gelijk aan. En dan zie ik een project als de Lelylijn, met 3 miljard. Daarvoor is maar een kwart van het benodigde budget voorhanden. Van die andere 9 miljard is – laten we heel eerlijk zijn – niks te halen in die provincies waar we het over hebben. De Minister heeft geen kwartje te makken, om het maar zo te zeggen, dus die 3 miljard staat daar, maar dat gaat van z'n lang zal ze leven in de komende jaren niks worden. Ik zou dus zeggen: laten we nou van die 3 miljard, 2 miljard maken, en Hoevelaken en A1-A30 gewoon wél doen. Dat is mijn oproep, en dat kan volgens mij prima. Die Lelylijn komt er echt niet eerder of later door en dan kunnen we in ieder geval een paar projecten die al heel lang lopen en dichtbij zijn gewoon wél oplossen. En die stikstof? Nou, ik zou voor die projecten de uitdaging aandurven. Dat is gewoon op te lossen. U weet waar mijn moties morgen over gaan, voorzitter.

De voorzitter:

Zeker. Dan meneer Alkaya, Socialistische Partij. U slaat over? Mooi. Goed voorbeeld doet volgen. Meneer Madlener, wilt u ook overslaan?

De heer **Madlener** (PVV):

Ik wil graag mijn steun uitspreken voor de motie die de SGP mogelijk indient. Die zou ik dan graag namens de PVV willen steunen of mede willen ondertekenen als dat mag, want ik vind dit ook zeer belangrijk. Je kunt niet zomaar langlopende projecten schrappen, waar we al zo lang mee bezig zijn, en dan zeggen: tja, een beetje dit en een beetje dat. Dat gaat er bij mij ook niet in.

De **voorzitter**:

Dan staat er meteen weer een extra naam onder, meneer Stoffer. Dank u wel. Dan meneer Krul.

De heer **Madlener** (PVV):

Voor ik het vergeet nog over die fietspaden. We gaan nu allemaal lange fietspaden aanleggen. Het is een serieuze vraag. Er zijn fietspaden waar je wel met de bromfiets en de snorscooter op mag en er zijn fietspaden waar dat niet mag. Ik heb in de beantwoording niet goed begrepen of je er nu wel of niet met je bromfiets op mag, want dit soort lange routes, waar ik niet wil fietsen want ik vind ze te ver, maar waar ik wel lekker op mijn brommertje kan scheuren, lijken mij juist uitstekend. Ik denk dat heel veel mensen daar meer gebruik van zullen maken, dus het lijkt mij een goed idee dat die rijksfietspaden en doorfietsroutes ook opengesteld zijn voor gemotoriseerde tweewielers die daar lekker snel kunnen rijden. Het was een serieuze vraag.

De **voorzitter**:

Ik had begrepen dat u gebruikmaakt van die ouderwetse rollerskates met zo'n stop erop. Meneer Krul.

De heer **Krul** (CDA):

Meneer Madlener is meer een stepper, heb ik mij laten vertellen. Voorzitter. Ik ga het kort houden. Ik wil een paar punten maken. Allereerst het overkoepelende punt van dit debat wat ons betreft. Dat is dat we in de komende jaren, in de schuif, in de pauzeknop of hoe je de periode ook gaat noemen, moeten nadenken over een nieuw systeem, een nieuw model, waarbij niet de capaciteitsanalyse maar de maatschappelijke analyse centraal staat als het gaat om infrastructuurinvesteringen. Dan punt twee, voorzitter. Het CDA vindt het jammer dat voor heel veel bestuurders, die hier aanwezig zijn of thuis kijken omdat het door de storm niet gelukt is om hier te komen, dit debat er niet toe geleid heeft dat er meer rust is of dat er meer duidelijkheid is. Ik zou zelfs kunnen stellen dat voor sommige projecten de onduidelijkheid alleen maar is toegenomen. Ik wil de Minister op het hart drukken dat hij er richting het najaar echt samen met de bestuurders voor moet gaan zorgen dat er duidelijkheid en rust komt.

Voorzitter, tot slot wil ik het volgende uit de eerste termijn benadrukken. Als het zo gaat lopen dat verkeersveiligheid haaks staat op stikstofruimte, dan zou ik de Minister willen adviseren om de rechter daar een uitspraak over te laten doen. Ik weet dat de Minister daarin het goede zal pogen.

De **voorzitter**:

Meneer Stoffer heeft waarschijnlijk een vraag over de rechter, denk ik.

De heer **Stoffer** (SGP):

Nee, niet over de rechter. Ik ben eigenlijk wel benieuwd. In de eerste termijn was de A1-A30 bijna onverteerbaar voor het CDA. De Minister heeft geantwoord, dus ik ben benieuwd of die nu echt onverteerbaar is.

De heer **Krul** (CDA):

Ik was al bekeerd, dus in die zin heeft dat niet echt geholpen. Ik heb de Minister horen zeggen dat hij wel wil gaan spreken over gefaseerde uitvoering. Ik ben heel erg benieuwd wat dat precies inhoudt. Als dat zo zal zijn, als dat betekent dat het toch deels door kan gaan, dan zal het verteerbaar moeten blijken. Nee, dan is het verteerbaar, want heel veel regio's hebben hiermee te maken. Het zou denk ik niet eerlijk zijn om er op die manier eentje uit te lichten, zeg ik tegen de heer Stoffer, mits – dat is een belangrijk punt dat de Minister gemaakt heeft – we wel kijken naar de gefaseerde uitvoering van het project, want het moet uiteindelijk wel doorgaan en alle no-regretstappen die we de komende jaren kunnen zetten, moet ook gezet worden.

De voorzitter:

Prima. Mevrouw Bouchallikh.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Dank ook aan de bewindspersonen en hun teams voor de beantwoording van de vragen. De Staatssecretaris gaf ergens aan het begin van haar beantwoording aan dat zij bereikbaarheid wil zien als basisrecht. Ik vond dat echt een sterke uitdrukking, want ik hoop dat we elkaar daarin kunnen vinden, en dan niet alleen de mensen die de auto kunnen pakken maar ook degenen die daar geen toegang toe hebben. Dat is goed voor de bereikbaarheid, maar ook voor het klimaat.

Voorzitter. Ik had daar nog een vraag over, gericht aan de Minister. Die gaat over de bereikbaarheidsdoelen, waar ik eerder over sprak. In zijn beantwoording over het duurzaamheidsaspect gaf hij aan dat dat wordt meegenomen. Kan hij iets steviger uitleggen hoe dat een rol gaat krijgen binnen de kaders? Wordt het ook een uitgangspunt binnen die bereikbaarheidsdoelen of wordt het een nagedachte? Dat maakt uit voor ons in de afweging van een motie.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Bouchallikh van GroenLinks. Mevrouw Van der Plas, BBB.

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

Dank u wel. Ten eerste de noodwet of de spoedwet. Ik heb bereidheid geproefd bij de VVD en het CDA om daaraan te werken. De VVD zit aan het stuur, dus ik zou tegen de heer Koerhuis willen zeggen: rijden, rijden, rijden. Het is heel gek, het is heel gek dat je leest dat de Formule 1 op Zandvoort mag doorgaan, maar dat de N35 en de rondweg bij Mariënheem er niet komt vanwege stikstof. Daarbij sluit ik me aan bij de woorden van de heer Stoffer.

Nog iets gek om de gekte waar we hier in Nederland mee bezig zijn te markeren. Het is misschien gek dat ik er hierover begin, maar het is een voorbeeld. We zijn bezig met kweekvlees. Er moeten proeverijen worden georganiseerd. Producenten moeten dat allemaal doen. Er is een stichting voor opgericht: de Cellulaire Agricultuur Nederland Stichting. Die coördineert in opdracht van LNV de uitvoering van het plan voor de ontwikkeling van een ecosysteem voor cellulaire agricultuur, bijvoorbeeld kweekvlees. Daar is 60 miljoen voor uitgetrokken. 60 miljoen! En geld voor wegen is er niet. Ik vind het echt bizar. Ik kan er met m'n kop niet bij, zeg ik maar.

Dan Ameland. Ik had nog een vraag uitstaan over hoe de Staatssecretaris erin staat dat er op Ameland door bewoners wordt gezegd dat Wagenborg een alleenrecht wil hebben in de vaargeul tussen Holwerd en Ameland. Ik weet niet of dat waar is, maar daar wil ik graag de visie van de Staatssecretaris op.

Dan heb ik nog een vraag aan de Minister over de materiaalkosten. Hij zei eerder in het debat dat die kosten oplopen. In november was het nog allemaal halleluja over alle MIRT-projecten, maar de materiaalkosten liepen op. Dan vraag ik me af of er op het ministerie of op de ministeries geen visie is, want als je dat ziet in november, dan kun je toch denken: we gaan even kijken naar de prognoses en de verwachtingen voor later in het jaar. Waarom is dat niet gebeurd? Ik begrijp nog steeds het antwoord niet waarom het in november allemaal nog kon en een paar maanden later ineens niet meer. Ik ben benieuwd naar de werkwijze en hoe dat werkt op het ministerie.

De voorzitter:

Dat gaan we dadelijk allemaal vernemen. Mevrouw van Ginneken, D66.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Voorzitter. Dit is een mooi debat, waarin we gesproken hebben over wat de impact op regio's is van de beslissing van de regering om te schuiven van aanleg naar onderhoud en verbetering van het bestaande. Volgens mij hebben de bewindspersonen duidelijk het pleidooi vanuit de Kamer gehoord om toch nog eens even kritisch te kijken naar de categorische keuzes die ze daarin hebben gemaakt en of er toch niet nog iets meer mogelijk is, juist vanuit het perspectief van verkeersveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid en economie. Ik hoop dat we in het MIRT in het najaar daar wat resultaten van gaan zien. Ik heb nog twee vragen. Eerder sprak ik over wat er mogelijk is om fietsinfrastructuur te koppelen aan andere projecten, maar we hebben ook te maken met projecten waarbij dat in het verleden gedaan is. Die projecten zijn nu gepauzeerd. Ik noem bijvoorbeeld de A2 Deil-Vught. Daar is een doorfietspad gekoppeld aan de aanpak van de weg, maar die wordt dus nu meegepauzeerd. Mijn vraag aan de bewindspersonen is: kan van een gepauzeerd project ook weer een deel worden ontkoppeld, zodat dat weer afzonderlijk op zijn merites beoordeeld kan worden? Ik zeg nogmaals: een fietspad vergt weinig tot geen stikstof om aan te leggen. Dan vraag ik nog even door op het basiskwaliteitsniveau fiets. De Staatssecretaris zei: Rijkswaterstaat doet nu een inventarisatie en die wil ik afwachten. Ik begrijp heel goed dat je de inhoud van die inventarisatie moet afwachten, maar kan de Staatssecretaris niet toch toezeggen om in elk geval een basiskwaliteitsniveau fiets te gaan definiëren, ongeacht de inhoud die daaruit komt in de inventarisatie van Rijkswaterstaat?

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Ginneken namens D66. We schorsen vijf minuutjes tot 19.10 uur. Tot zo meteen.

De vergadering wordt van 19.04 uur tot 19.12 uur geschorst.

De voorzitter:

Aan de orde is de tweede termijn van de regering in het commissiedebat. Alstublieft, meneer de Minister.

Minister Harbers:

Voorzitter, dank u wel. Er zijn nog een aantal vragen gesteld en een aantal voorsorteringen op moties. De heer Koerhuis vroeg naar de bermmaatregelen en om die door te trekken naar bruggen, viaducten en tunnels. Ik weet niet precies wat hij daarmee bedoelt, maar de bermmaatregelen die we nemen, nemen we uit het budget van het vorige kabinet. Die hele programmering loopt. In dit coalitieakkoord zijn er geen aanvullende middelen voor beschikbaar gesteld. Je zou kunnen zeggen dat de 200 miljoen voor verkeersveiligheid op rijks-N-wegen daarvoor in de plaats is. Vanzelfsprekend kijken we daar, als we daar aan de slag gaan,

ook goed naar de berm, maar er is geen aanvullende begrotingspost om de oude tranche bermmaatregelen door te trekken naar bruggen, viaducten en tunnels. De planning voor de acht projecten blijft staan. De opdrachtverlening aan Rijkswaterstaat loopt nu. Rijkswaterstaat is nu de planning aan het maken voor beheer, onderhoud, vervanging en renovatie. Dat gebeurt in september, oktober. Daar hebben we ook overleg over met de regio's. Dan proberen we tot die verdere gedetailleerdheid te komen. Mogelijk komen er nog schuifopties in, waaraan mevrouw Van Ginneken refereerde. Deze acht projecten en of onze aannames daarin kloppen, loopt daarin mee. Daarna zal ik de Kamer informeren. Ik denk dat dat bij de MIRT-brief is. Dan nemen we ook het tijdschema van deze acht projecten daarin mee.

Dan was er nog de vraag blijven liggen – ik kon 'm niet goed thuisbrengen – over de N36 en dat het geld van de verkeersveiligheid ingezet wordt voor bruggen en viaducten. Dat heeft te maken met de aanpak van die 115 miljoen. Het is een traject van 36 kilometer, waarop 34 kunstwerken liggen, viaducten en bruggen. Een deel daarvan moet aangepast worden voor een veilige inpasbaarheid van de rijbaanscheidingen. Dat zijn werkzaamheden, maar dus in het kader van de verkeersveiligheid en uit die 115 miljoen.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik begrijp dus dat er bruggen en viaducten tussen zitten die sowieso vervangen hadden moeten worden. Die 115 miljoen gaat niet genoeg zijn als ook bruggen en viaducten die sowieso vervangen hadden moeten worden, eruit betaald gaan worden. Dat lijkt me ook niet de bedoeling van de verkeersveiligheidsgelden. Laten we het zo oplossen: misschien zou de Minister in gesprek willen gaan met de regio en voor de najaars-MIRT willen komen met een oplossing hiervoor.

Minister **Harbers**:

We zijn vanzelfsprekend in overleg met de regio, met de provincie Overijssel. Er wordt goed gekeken. Het is namelijk niet genoeg voor alle 34 bruggen, maar we kijken ook of er een aantal tussen zitten die ondertussen in de VNR-programmering zitten en dat je ze daarin meeneemt. Maar die bruggen en viaducten waarvoor dat niet het geval is, moet je wel meenemen in het kader van de 115 miljoen. Dat is het gesprek dat we voeren. Ik informeer de Kamer vanzelfsprekend over de verdere planuitwerking.

De schipperskinderen. Ik heb hier niet meer informatie beschikbaar, dus ik geef alvast mee dat als er een motie over wordt ingediend, ik voor de appreciatie weer langs moet bij VWS, want daar ligt uiteindelijk de verantwoordelijkheid.

Dan kom ik bij de vraag van de heer Stoffer. Laat ik het volgende toezeggen. Ik herhaal nog één ding: het is niet alleen stikstof; het is ook de noodzaak voor instandhouding om daar geld voor vrij te maken, gebruikmakend van het feit dat bij veel aanlegprojecten de mensen al een tijdje zitten te duimendraaien, huislijk gezegd. Dat kunnen we aan de hand van een aantal projecten illustreren. Die kunnen op basis van de ervaringen die we hebben, want zo hebben we dat gesprek intern ook gevoerd bij die projecten, echt wel gemotiveerd onderbouwen waarom ook bij die zeventien projecten stikstofproblemen te verwachten zijn. Ook de andere inzichten die we hebben bij die projecten en die maken dat wij denken dat we ze moeten pauzeren, om te beginnen om daarmee het geld voor de instandhouding vrij te spelen, wil ik allemaal inzichtelijk maken voor de Kamer. Ik wil eigenlijk toezeggen om een uitvoerige brief voor al die zeventien projecten aan de Kamer toe te sturen op Prinsjesdag als onderbouwing van de ontwerpbegroting, want dan kan ik die ook in relatie brengen tot de bedragen die straks in de ontwerpbegroting staan. Dat zijn ook bedragen die we nodig hebben voor instandhouding voor het

basiskwaliteitsniveau, maar ik zal ook op stikstof uitvoerig motiveren wat onze ervaringen zijn met projecten in het verleden en welke verwachtingen we onderbouwd hebben voor deze zeventien projecten. Dat wil ik toezeggen aan de Kamer, want ik wil dit inzicht volledig delen. Dat lukt niet voor morgen, maar wel op Prinsjesdag.

De heer **Stoffer** (SGP):

Op zich vind ik dit wel een mooie toezegging, maar toch even terug. Er is nu van alles gebeurd. Er is besluitvorming geweest over iets wat getemporiseerd is. Dat is ergens een besluit geweest. Ik moet kunnen controleren waarom de Minister dat gedaan heeft. Ik zou nu graag de informatie willen hebben waarop gebaseerd is dat die zeventien nu hier staan en die andere niet. Ik hoop dat de Minister me begrijpt. Die uitgebreide brief zie ik graag tegemoet. Maar je hebt toch gewoon een lijst met projecten. Dan denk ik: hier staat ergens een rooie streep en daar staan de projecten onder, maar die andere staan erboven. Die afweging moet ergens gemaakt zijn de afgelopen weken en maanden. Die informatie zou ik graag hebben, want ik moet kunnen zien waarom het ene net wel gehaald heeft en het andere net niet. Dat moet toch ergens in de krochten van het ministerie voorhanden zijn? Dat moet de Minister toch hebben gezien? Dat wil ik weten.

Minister **Harbers**:

Dat veronderstelt dat ergens die streep getrokken is. Maar de afweging die we hebben gemaakt, is een andere. Die heb ik u uiteengezet, zowel in de brief als in dit debat. We hebben een aantal categorieën projecten uitgezonderd. Dat wil niet zeggen dat we daar nooit problemen tegenkomen; dat heb ik ook in reactie op diverse vragen aangegeven. Dat geldt ook voor de 7,5 miljard-projecten. Maar die zitten ook in een te vroeg stadium van planvorming om daar gemotiveerd uitspraken over te kunnen doen. Dus we hebben we de 7,5 miljard-projecten uitgezonderd, net als de 200 miljoen-verkeersveiligheidsprojecten en de projecten die al in aanbesteding zijn of nagenoeg gereed zijn om in aanbesteding te gaan. Die projecten zijn uitgezonderd. Alle andere aanlegprojecten hebben we op dezelfde manier behandeld. Dat is ook ingegeven door de middelen die we ook nodig hebben ... We brengen twee dingen bij elkaar: de middelen die we nodig hebben voor de instandhouding en het feit dat we op al deze zeventien aanlegprojecten in welke vorm dan ook en in welke mate dan ook stikstofproblemen verwachten.

Zoals ik al aangaf in de eerste termijn, is er maar een heel klein stukje van Nederland waar je niet aan Natura 2000-gebieden raakt binnen de 25 kilometer. Dat is de afweging geweest. Dat is ook het startpunt voor het verdere gesprek met de provincies, dat we de komende maanden voeren, waarbij gedetailleerder wordt gesproken over en verder wordt ingezoomd op lokale en regionale wegennetten en de gevolgen daarvoor. Dat is niet helemaal op niks gebaseerd. Dat is ook gebaseerd op het werk dat mensen bij Rijkswaterstaat nu al drie, vier jaar doen, waarbij het echt tergend traag gaat om projecten, zoals ViA15, dat nog altijd niet in realisatie kan, maar dit hopelijk eerdaags wél kan, mogelijk te maken. Nogmaals, het wordt óók gemotiveerd vanuit het feit dat we dat geld nodig hebben voor de instandhouding. Dat basiskwaliteitsniveau en de middelen daarvoor hadden we dit voorjaar in beeld.

De heer **Stoffer** (SGP):

Als het mag, voorzitter, zou ik 'm nog concreter willen stellen.

De **voorzitter**:

Dan heel, héél kort en puntig, alstublieft.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ja, heel puntig. Wat ik gewoon niet begrijp is waarom we de ring Utrecht nog wel blijven doen, maar knooppunt Hoevelaken niet. Ik vind ze allebei de moeite, maar politiek gezien is er veel meer discussie over de ring Utrecht. Ik vind overigens dat de ring Utrecht moet doorgaan; laten we daar helder over zijn. Maar over knooppunt Hoevelaken is eigenlijk weinig discussie. Waarom het een dus wel en het ander niet? Ik kan dat niet helder krijgen. Dan word ik vannacht wakker en denk ik: wat is dat? Ik moet toch de mogelijkheid hebben om de afweging te maken om een motie in te dienen die zegt: doe dit maar wel en dat niet. Als ik dat niet moet doen, moet ik het inzicht hebben waarom het zo dom is om die motie in te dienen om die twee projecten bijvoorbeeld tegen elkaar af te wegen.

De voorzitter:

Meneer de Minister, die meneer Stoffer heeft de uitstraling van een labradoodle, maar hij is eigenlijk een terriër! Daar komt u wel achter, hè!

Minister Harbers:

Het verschil tussen beide projecten is dat de zitting bij de Raad van State over de ring Utrecht al achter de rug is. We zijn in afwachting van een uitspraak. Daar kunnen twee dingen uitkomen, namelijk óf dat het project door kan omdat het tracébesluit onherroepelijk vaststaat, óf niet. In dat laatste geval moeten we sowieso een heroverweging maken. De verkeersproblemen in de regio zijn er, maar daartussendoor speelt dat de regio ondertussen kan werken aan een alternatief, maar ook een alternatief zal wel het nodige behelzen, ook financieel op dat punt in Nederland. Hoevelaken heeft nog geen tracébesluit dat wij kunnen vaststellen omdat wij daar altijd nog tegen stikstofproblemen aanlopen.

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter, nog één keer en dan ben ik echt uitgebeten.

De voorzitter:

Nog één keer, meneer Stoffer. U bent echt rupsje-nooit-genoen, want u blijft doorgaan. We moeten nu gaan stoppen.

De heer Stoffer (SGP):

Heel soms heb ik dat. Ik voeg de Lelylijn nog toe.

De voorzitter:

Eén zin!

De heer Stoffer (SGP):

Het is heel helder wat de Minister zegt, maar bij de Lelylijn snap ik hem weer niet. Dit soort dingen kan toch gewoon aan mij toegestuurd worden? Dat is toch informatie waarop ik zit te wachten.

De voorzitter:

Daar gaat de Minister over.

De heer Stoffer (SGP):

Nee, hoho, voorzitter. Dit is een punt van orde. Artikel 68 van de Grondwet zegt dat ik moet kunnen controleren waarom een bepaald besluit genomen is. Die informatie heb ik niet. Nu komt het een heel klein beetje naar boven en denk ik: nou, dat is er allemaal. Dat kan toch gewoon naar mij toegestuurd worden? Ik heb daar recht op als Kamerlid.

De voorzitter:

Meneer de Minister, misschien kunt u ons verlossen van deze ellende.

Minister Harbers:

Dit heb ik nu al vijf keer gezegd. Dit is de afweging die wij hebben gemaakt tussen projecten die nagenoeg of al in realisatie zijn versus projecten die waar dan ook in de verkenningsfase zitten. Dat geldt voor alle aanlegprojecten, voor alle zeventien. Er is geen achttiende, negentiende of twintigste project.

De voorzitter:

Mevrouw de Staatssecretaris. Alstublieft, excellentie.

Staatssecretaris **Heijnen:**

Goed. Ik heb ...

De voorzitter:

Excuus. De Minister heeft nog wat antwoorden te gaan!

Minister Harbers:

De heer Krul sprak over de A1-A30. Ik heb al gezegd dat we hiervoor verder kijken en het gesprek natuurlijk aangaan in de regio. Maar ook bij die zuidkant zal er waarschijnlijk een tracébesluit nodig zijn. Het zal niet eenvoudig worden, maar ook hier gaan we, zoals bij alle andere projecten, kijken wat de verdere gevolgen zijn en of we nog ergens kunnen mitigeren. Dat heb ik in eerste termijn al gezegd.

Dan de vraag van mevrouw Bouchallikh. Ik herhaal wat ik een of twee debatten geleden heb gezegd. We zijn verschillende scenario's aan het uitwerken voor hoe je bereikbaarheidsdoelen zou kunnen vormgeven en operationaliseren. Die krijgt de Kamer ook in verschillende varianten voorgeschoteld. Duurzaamheid is in elk van die varianten verwerkt, ook weer op verschillende manieren. De Kamer krijgt daarbij dit najaar juist de gelegenheid om met ons in debat te gaan over gewenste varianten en hoe die leiden tot bereikbaarheidsdoelen en bereikbaarheidsnormen. Ik zou willen suggereren om even dat werk af te wachten en daar te zijner tijd een oordeel over te vormen. Maar alle modaliteiten, duurzame bereikbaarheid, verdeling over het land, dus bereikbaarheid voor iedereen, en duurzaamheid lopen in alle varianten in wisselende samenstellingen mee. Dan de visie op het ministerie, waar mevrouw Van der Plas naar vroeg. De materiaalkosten en aanneemkosten lopen al een tijdje op. Dat was ook vorig jaar zo. Het nieuwe element dat dit voorjaar duidelijk werd, was hoezeer we aan het eind van de financiële spankracht zijn bij onderhoud. We wisten al een aantal jaar dat dit eraan zat te komen. Eind 2021 was dit ook al reden voor het vorige kabinet om een brief aan de Kamer te sturen over hoe het staat met het uitgestelde onderhoud en wat er op dat moment al gevalideerd nodig was om onderhoud in te lopen. Op die basis is er 1 miljard euro voor wegen en vaarwegen toegevoegd aan de instandhoudingsmiddelen in het coalitieakkoord. We wisten ook dat er een ongevalideerd deel is, dat Rijkswaterstaat nog verder moest uitzoeken.

Afgelopen winter is steeds meer duidelijk geworden wat het behelst om een goede basiskwaliteit in onze netwerken over het hele land te bieden. De realiteit is dat het eigenlijk al sinds de financieel-economische crisis, of misschien al wel daarvoor, steeds meer zo was dat Rijkswaterstaat met vereende krachten aan de slag moest waar er gaten kwamen in de infrastructuur. We willen nu juist uit die situatie. We willen Rijkswaterstaat nu zo programmeren dat zij de gelegenheid hebben om structureel, over het hele land en in elke regio dezelfde basiskwaliteiten te bieden, zodat mensen gewoon voorspelbaar gebruik kunnen maken van de wegen en de vaarwegen. Dat heeft simpelweg meer geld nodig dan we in de afgelopen decennia begroot hebben. Die financiële opgave kwam erbij, zoals ik zojuist ook aan de heer Stoffer vertelde. Dat hebben we gebracht als: als we dat moeten doen, waar zien we op dit moment dan de

leegloop, waar mensen en middelen op dit moment eigenlijk niet tot benutting en besteding komen?

Dat is uiteindelijk de afweging geweest. Dat is ook het volledige inzicht dat we dit voorjaar hadden. In maart heb ik de Kamer erover geïnformeerd hoe we dat basiskwaliteitsniveau vorm willen gaan geven, mede door deze schuif. Overigens moeten we in de begroting ook nog andere gaten dichten bij bestaande projecten en bestaande realisatie, waar we met prijsstijgingen te maken hebben.

Voorzitter. Daarmee heb ik de vraag beantwoord. De Staatssecretaris zal de vraag van mevrouw Van Ginneken over het doorfietspad langs de A2 beantwoorden.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Dank voor dat antwoord, maar ik maak me wel zorgen over de toekomst. Want het wordt toch alleen maar duurder. Het wordt niet allemaal veel goedkoper en er zal in ieder geval voorlopig nog niet genoeg personeel zijn. Als je dan projecten mede om deze reden gaat uitstellen, dan voorzie ik dat het straks allemaal nog duurder wordt en dat er nog minder geld is. Dan voorzie ik dat het weer wordt uitgesteld. We zeggen wel dat van uitstel geen afstel komt, maar ik wil dan toch graag een doorkijkje van de Minister naar de toekomst. Dat hoeft hij nu overigens niet op stel en sprong te leveren. Maar stel dat dit zo blijft, hoe duur zal het dan straks allemaal worden? Dan is een 100 miljoen misschien helemaal niet meer genoeg. Misschien moet het wel 120 miljoen worden, en dan moeten de provincies ook weer gaan bijleggen. Dat is een beetje mijn angst.

Minister Harbers:

Ik wou dat ik een glazen bol had en dat ik die angst kon wegnemen. Die angst hadden we overigens ook voor deze operatie al. Het gaat bij deze zeventien projecten om projecten die niet nu of komend jaar al in aanbesteding zouden komen. Het gaat om projecten waarbij verkenningen lopen. Dan ben je pas in 2026, 2027 of 2028 zo ver dat je een aanbesteding kunt doen. Niemand kan, zeker niet gegeven de huidige geopolitieke situatie, een uitspraak doen over het prijsniveau. Ik hoop oprecht dat er ook eens een keer sprake is van een plafond. Ik heb, wat dat betreft, de wijsheid dus niet in pacht. Ik weet alleen dat we vandaag de dag wel voor deze financiële problemen staan.

Datzelfde geldt voor de kwaliteit van de infrastructuur, zoals wij die nu hebben. Daar zit ook wel echt mijn grote kopzorg. Dat heb ik ook al eerder in dit debat gezegd. Die ligt er goed bij als je hier rondkijkt, zeker in vergelijking met een aantal omringende landen, maar er zijn grote zorgen als je ziet hoe intensief daar in de afgelopen decennia al gebruik van is gemaakt. Ik vind het nog steeds onze allerbelangrijkste taak om ervoor te zorgen dat datgene wat goed is, niet nog verder mag uitvallen. Daar hebben we helaas de afgelopen jaren al een paar voorbeelden van gezien, waardoor je er dan opeens met man en macht voor moet zorgen dat het op orde komt. Ik noem de Haringvlietbrug, het viaduct over de A16 en de Merwedeburg bij Gorkum. Van een heel andere orde, want dat zou ook nog jaren duren, is het aquaduct in Friesland. Maar ik noem ook de andere bruggen over de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Dat zijn allemaal projecten die ook geen uitstel kunnen dulden. En daar hebben we nu wel het geld voor. Dat wil ik tot slot van dit debat nog wel aanmerken als iets positiefs.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we naar mevrouw de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Voorzitter. Er zijn nog een paar vragen aan mij gesteld. De heer Minhas vroeg hoe het zit met Zwolle-Twente-Münster en de opname in de

TEN-T-netwerken. Het is een belangrijke verbinding, ook voor mij. Maar het is altijd wel belangrijk om te kijken of het verstandig is om opgenomen te worden in dat uitgebreidere TEN-T-netwerk, omdat je dan ook weer aan bepaalde voorwaarden moet voldoen. En we moeten natuurlijk ook kijken wat ze aan Duitse zijde daarvan vinden. Daar hebben we het overigens ook al eerder over gehad. Ik heb een advies gevraagd aan ProRail. Dat advies krijg ik na de zomer. Op basis daarvan zullen we het gesprek verder voeren. Dat gesprek voer ik parallel met de collega's in Duitsland, want ook Duitsland moet dan natuurlijk wel instemmen met dat voorstel.

De heer Minhas heeft gevraagd om tempo te maken bij de verbinding Eindhoven-Aken in de dagranden. Het voortouw daarvoor ligt bij de provincie Limburg. Er is daar nu gelukkig een nieuwe coalitie. Ik verwacht dat er snel extra tempo wordt gemaakt en ik hoop u daarover bij het notaoverleg MIRT te kunnen informeren.

De heer Minhas vroeg ook nog naar het basiskwaliteitsniveau spoor. Hij wilde die informatie graag voor het MIRT-debat van het najaar ontvangen. Zoals ik ook al in eerste termijn heb aangegeven, verwacht ik de gevalideerde budgetbehoefte in het vierde kwartaal van dit jaar. We kunnen daarna, in het voorjaar van 2024, het basiskwaliteitsnetwerk spoor opmaken. Dat basiskwaliteitsnetwerk is bedoeld om rust en duidelijkheid te brengen. Dat gaat niet gebeuren als we dat met ongevalideerde cijfers doen.

Mevrouw Van der Plas vroeg nog naar het alleenrecht voor Wagenborg. Nee, dat gaat er niet komen. Ik heb dat verzoek wel gehad, maar ik heb dat afgewezen. Dat heb ik de Kamer ook laten weten. Die brief is 23 juni naar de Kamer gestuurd. Dus wellicht is het goed om mensen die zich daar zorgen over maken, daar nog even op te wijzen.

Mevrouw Van Ginneken vroeg nog of ik een basiskwaliteitsnetwerk voor de fiets wil ontwikkelen. We moeten het eerst inzichtelijk maken en dan bezien of het in het bredere basiskwaliteitsnetwerk kan worden opgenomen. In de eerste termijn is de Minister daar ook al op ingegaan. Ik hecht er ook aan om te melden dat de verantwoordelijkheid voor de fietsvoorzieningen niet primair bij ons, de landelijke overheid, ligt, maar bij de regionale overheden. Zo scherp kan ik dat dus niet toezeggen. Ik kan wel toezeggen dat we kijken hoe we een en ander kunnen verwerken, want dat vind ik ook terecht, als je de fiets meer ziet als een volwaardig vervoermiddel in het gehele systeem.

Mevrouw Van Ginneken vroeg of fietsprojecten ook ontkoppeld kunnen worden. Dat ging over dat A2-fietsproject. Dat zal onderdeel zijn van het gesprek dat we met de regio's gaan voeren over het pauzeren. Ik kan de Kamer daarover informeren voor het notaoverleg MIRT van dit najaar. Ik heb nog één vraag, de vraag van de heer Madlener of hij met de bromfiets op het fietspad mag. Op snelfietspaden gelden de spelregels voor gewone fietspaden, dus dat betekent dat de heer Madlener buiten de bebouwde kom met zijn ... Zou het een Puchje zijn, of een Vespa? Ik denk zo'n hippe Vespa. Hij mag daar in elk geval mee rijden op het snelfietspad.

De voorzitter:

Hij is weer helemaal gelukkig. Meneer Minhas.

De heer Minhas (VVD):

Ik hoorde de Staatssecretaris iets interessants zeggen, namelijk dat ze ProRail om advies gevraagd heeft – dat is dus een heroverweging – of het wel een goed idee is. Maar volgens mij hebben we hier vorig jaar met elkaar afgesproken dat we die verbinding in het Europese uitgebreide TEN-T-netwerk gaan opnemen. Daarover heeft het kabinet ook een standpunt ingenomen in Europa. De Staatssecretaris zegt nu dat ProRail haar adviseur daarin is. Ik vind het heel terecht dat u daar advies over vraagt, maar doet u dat dan ook voor andere trajecten, bijvoorbeeld de

Lelylijn? Want daar heeft ProRail zich al over uitgesproken in de media. Ik ben dus een beetje zoekende: waar gaat u wel advies over vragen, en waarover niet? Op basis waarvan doet u dat? Want u heeft hier vorig jaar al een besluit over genomen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Deze lijn heeft best wel veel slagingskans. Als die wordt opgenomen in het TEN-T-netwerk, komen daar weer bepaalde voorwaarden bij kijken. Even voor het beeld: opname in het TEN-T-netwerk zou dus kunnen leiden tot vertraging in de realisatie van het project. Daar wil ik graag een advies over hebben. Daarnaast is het ook belangrijk dat Duitsland meedoet, dat Duitsland ook bereid is om 'm op te nemen in de kern van zijn TEN-T-netwerk. Daarover hebben we in brede zin een advies gevraagd. Maar dat het een belangrijke lijn voor ons is, staat sowieso voorop. Maar we kijken wel nog even wat nou wijsheid is.

De heer **Minhas** (VVD):

Dit geeft voldoende comfort. Ik gebruik deze interruptie voor iets wat ik in de tweede termijn vergeten ben om te zeggen. U bent stelselverantwoordelijke voor ProRail. Volgens mij hebben ze daar heel veel stikstofdeskundigheid ingehuurd bij adviesbureaus. Leen die uit aan Rijkswaterstaat.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

De Staatssecretaris zegde net toe om nog eens goed te kijken naar het basiskwaliteitsniveau voor fietspaden. Kan ze ook aangeven wanneer en in welke vorm de Kamer daarover geïnformeerd gaat worden?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat kan ik in het voorjaar aanleveren.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw de Staatssecretaris. We gaan er een einde aan breien. Er zijn een aantal toezeggingen gedaan. Willen de leden en ook de Staatssecretaris en de Minister even goed meeluisteren?

- De Minister zegt toe de scores op de elementen woningbouwwaarden en bereikbaarheidswaarden uit het afweegkader met de Kamer te delen in de MIRT-najaarsbrief, en gaat in die brief ook in op de meer kwalitatieve elementen uit het afweegkader. Uiterlijk begin november zullen we die brief ontvangen.
- De Minister zegt toe om op Prinsjesdag nader in te gaan op onder andere de benodigde stikstofruimte en de impact op de verkeersveiligheid van de zeventien gepauzeerde projecten. Dat zal ook in november volgen.
- De Minister zal in gesprek gaan met de regio's over de mogelijkheid tot het aanstellen van sidekicks van gedeputeerden, die zich bezig kunnen houden met de praktische bereikbaarheidsaspecten van de gepauzeerde projecten. Hij informeert de Kamer hierover in de MIRT-najaarsbrief. Dit is een toezegging aan mevrouw Van Ginneken. Die volgt in november.

Nu gaan we naar de Staatssecretaris.

- De Staatssecretaris zal de Kamer in het vierde kwartaal informeren over de invulling van de taakstelling voor het openbaar vervoer en de spoorwegen. Dit is toegezegd aan de heer Koerhuis, VVD.
- De Kamer ontvangt op korte termijn een afschrift van de reactie van de Minister op de brandbrief van een aantal ondernemers uit de regio Foodvalley. Dit is een toezegging aan de heer Krul, van het CDA.
- De Staatssecretaris zal de Kamer na de zomer nader informeren over de stand van zaken van relevante ontwikkelingen op het spoor in de regio Zuid, waaronder de Maaslijn en de intercity Heerlen-Aken.

- De Kamer wordt in het voorjaar van 2024 geïnformeerd over de basiskwaliteit van het fietsniveau van de fietspaden. Dit is een toezegging aan mevrouw Van Ginneken.

Hartstikke bedankt. Meneer Krul.

De heer **Krul** (CDA):

Volgens mij heb ik er één gemist. De Minister gaf aan dat de vertegenwoordiging in het BO MIRT in eerste instantie aan de regio's zelf is, maar ik heb hem ook horen zeggen dat hij bereid is om in ieder geval mijn verbazing aanhangig te maken.

Minister **Harbers**:

Ik zal het neutraler formuleren, maar ik zal dit doorgeven aan de provincies.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Ginneken, tot slot.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Volgens mij heb ik ook een toezegging gekregen op het onderzoeken van andere koppelkansen van fietspaden in relatie tot werkzaamheden op Rijkswaterstaatgronden. Ik noemde bijvoorbeeld van Dam tot Dom. Daar heeft de Staatssecretaris op gereageerd, maar ze heeft ook een toezegging gedaan over die bredere inventarisatie.

De **voorzitter**:

Maar niet in een brief.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Toch heel even: dit is eigenlijk zoals we het nu al doen. We hebben tegen elkaar gezegd dat we in het kader van de problemen die er nu zijn, natuurlijk altijd moeten kijken naar slimme oplossingen voor daar waar het echt vastloopt. Dan is het goed om uit te wijken naar een andere modaliteit. Daar is dus al ruimte voor in de huidige aanpak. Maar ik heb het punt van mevrouw Van Ginneken natuurlijk heel goed gehoord.

De **voorzitter**:

Dan gaan we er een einde aan breien. Dank u wel. Ik wil allereerst de mensen op de publieke tribune hartelijk danken. We hadden een bijzondere gast: de vader van de Staatssecretaris. Geer hōb 'm good afgeleverd, en niet alleen als Staatssecretaris. Ik wil ook de mensen die thuis hebben gekeken en geluisterd ...

De heer **Minhas** (VVD):

Voorzitter, wat zei u nou? Want dat verstaan wij niet.

De **voorzitter**:

Dat is iets onder ons. Dat is een Limburgs kliekje. Ik dank de Minister en zijn team en de Staatssecretaris en haar team, de Dienst Verslag en Redactie, onze bode, onze griffier en de leden der Staten-Generaal. Het tweeminutendebat is al aangekondigd. Meneer Koerhuis heeft een tweeminutendebat aangevraagd. Mevrouw Van der Plas is de eerste spreker. Is dat akkoord, mevrouw Van der Plas? Prima. Ik wens u allen een gezegende avond en een goede thuiskomst.

Sluiting 19.39 uur.