Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2020–2021

35 570 A Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2021

Nr. 44

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 24 december 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 7 december 2020 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Van Veldhoven-van der Meer, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 juli 2020 inzake MIRT-project Zuidelijke Ring Groningen ((Kamerstuk 35 300 A, nr. 114);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 juli 2020 inzake Waalbrug Nijmegen en Nieuwe Sluis Terneuzen (Kamerstuk 35 300 A, nr. 117);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 juli 2020 inzake startbeslissing MIRT Verkenning OV en wonen in de regio Utrecht (Kamerstuk 35 300 A, nr. 116);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 augustus 2020 inzake reactie op verzoek commissie over de conclusies en daarbij behorende argumenten van Rijkswaterstaat op het SUUNTA-rapport (Kamerstuk 35 300 A, nr. 118);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 juni 2020 inzake stand van zaken brandwerendheid wegtunnels (Kamerstuk 29 296, nr. 36);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 juni 2020 inzake Definitieve Structuurvisie A4 Burgerveen-N14 (Kamerstuk 35 380, nr. 3);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 juni 2020 inzake advies onafhankelijke Adviescommissie Oeververbindingen Rijkswateren Amsterdam (Kamerstuk 35 570 A, nr. 38);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 september 2020 inzake MIRT Overzicht 2021 (Kamerstuk 35 570 A, nr. 4);**

kst-35570-A-44
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2020

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 oktober 2020 inzake startbeslissing MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven (Kamerstuk 35 570 A, nr. 5);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 oktober 2020 inzake tweede rapportage Rijkswegennet 2020 (Kamerstuk 35 570 A, nr. 7);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 november 2020 inzake Kerncijfers Mobiliteit 2020 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) (Kamerstuk 31 305, nr. 320);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 november 2020 inzake reactie op tienpuntenplan toegankelijkheid OV (Kamerstuk 23 645, nr. 743);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 november 2020 inzake beantwoording vragen commissie over het MIRT Overzicht 2021 (Kamerstuk 35 570 A, nr. 13);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 december 2020 inzake openbaarmaking eerste halfjaarlijkse rapportage 2020 Zuidasdok (Kamerstuk 32 668, nr. 16);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 november 2020 inzake Bestuurlijke Overleggen MIRT 25 en 26 november 2020, voortgang MIRT, moties en toezeggingen;**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 november 2020 inzake duurzaam internationaal reizen per spoor en vliegtuig (Kamerstuk 29 984, nr. 916);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 november 2020 inzake voortgang duurzame transities en launching customerschap (Kamerstuk 30 196, nr. 735);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 december 2020 inzake reactie op verzoek commissie over de stikstofberekeningen en de onderbouwing bij het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht (Kamerstuk 35 570 A, nr. 11);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 december 2020 inzake antwoorden op vragen commissie over de uitvoering van de motie van het lid Van Aalst over de zeven MIRT-projecten zo snel mogelijk realiseren (Kamerstuk 35 570 A, nr. 12);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 december 2020 inzake antwoorden op vragen gesteld tijdens het notaoverleg MIRT van 7 december 2020 (Kamerstuk 35 570 A, nr. 42).**

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Agnes Mulder
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn twaalf leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Amhaouch, Remco Dijkstra, Van Esch, Kröger, Laçin, Moorlag, Agnes Mulder, Postma, Schonis, Stoffer en Ziengs,

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

Aanvang 11.00 uur.

De **voorzitter**:
Goedemorgen allemaal. Hierbij open ik de vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. We hebben vandaag een notaoverleg over het MIRT. We hanteren spreektijden zoals we dat ook altijd doen bij de begrotingsbehandeling. Natuurlijk welkom aan de beide bewindspersonen en hun mensen hier, op andere plekken in het gebouw en thuis. Ook welkom aan de leden. We hebben de heer Van Aalst van de PVV-fractie en de heer Dijkstra van de VVD. De heer Ziengs is onderweg. Mevrouw Kröger is ook nog onderweg. We hebben mevrouw Postma en de heer Amhaouch van het CDA. De heer Laçin is nog onderweg. De heer Schonis van D66 is aanwezig. Ook van harte welkom aan de heer Moorlag, de heer Stoffer van de SGP en mevrouw... Nou, nu kijk ik u aan en spontaan zit ik even te kijken naar uw naam, opdat ik het even goed zeg. Mevrouw Van Esch van de Partij voor de Dieren. U ook van harte welkom.
Hierbij beginnen we de vergadering. Het woord in eerste termijn is aan de PVV. Zij heeft twaalf minuten voor haar eerste termijn. U krijgt in totaal zes vragen per fractie. Ja, dat is iets ruimer dan anders. U mag ook zelf verdelen hoe u dat doet. U krijgt zes vragen in totaal in eerste termijn.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Dank u wel, voorzitter. Ik heb net al even aangegeven dat ik in verband met andere commissiewerkzaamheden de zaal tussendoor nog even zal verlaten. Mijn twaalf minuten ga ik in de eerste termijn dus ook nodig hebben. Maar dat gaat lukken, denk ik.
Voorzitter. Vandaag is het alweer het laatste notaoverleg MIRT voor dit kabinet. Het is onvoorstelbaar hoe snel dat is gegaan, en dat met maar liefst 100 km/u. Ik zie dat de collega's en de bewindspersonen goed door het sinterklaasfeest heen zijn gekomen en niet door Zwarte Piet in de zak zijn meegenomen naar Spanje. Maar goed, misschien komt dat nog als zo meteen blijkt dat de stoomboot nog ergens voor een kapotte sluis ligt te wachten. Want met al dat uitgestelde onderhoud weet je dat maar nooit.
Voorzitter. Zoals ieder jaar was de PVV weer helemaal klaar voor het MIRT-overleg en lagen de stapels met moties al klaar. Maar toen gebeurde het ondenkbare: deze Minister begon ineens stuk voor stuk PVV-moties uit te voeren, nog voordat we ze vandaag in konden dienen. De N35, de A15, het openstellen van de spitsstroken: de afgelopen weken lijkt de Minister zich alvast voor te bereiden op een soepele overgang naar het kabinet-Wilders I. Daarom konden onze moties weer de kast in, een unicum.
Voorzitter. Dat PVV-geluid is op infrastructuur ook keihard nodig. We konden deze week namelijk zien hoe een nieuw record is gebroken in ons land. Het aantal personenauto's is de afgelopen maand de grens van 9 miljoen gepasseerd. In bijna tien jaar tijd zijn er 1 miljoen wagens bij gekomen, blijkt uit de cijfers van BOVAG en databureau RDC. Het is de bevestiging van wat wij deze Minister en Staatssecretaris al jaren duidelijk proberen te maken. Je kan vanuit je eigen politieke naïviteit wel geloven dat de samenleving maakbaar is en dat als je maar genoeg pr-verhaaltjes

houdt over hoe duurzaam de trein of de fiets is, mensen je gaan geloven. Maar uiteindelijk kiezen mensen toch gewoon lekker voor de auto. En groot gelijk hebben ze. Je hebt veel meer vrijheid, je kan gaan en staan waar je maar wilt, je hebt je eigen ruimte waar je geen mondkapje hoeft te dragen en het is ook nog eens goedkoper. We zeggen het dus gewoon nog maar eens een keer: had al die miljoenen voor duurzaamheid in het openbaar vervoer nu maar in asfalt geïnvesteerd. Dan hadden we beleid gevoerd dat aansluit bij de realiteit en geen beleid gehad dat alleen aansluit bij de droomwereld van de groene deugbrigade. Dat er nu eindelijk geld naar asfalt gaat, is fantastisch. De PVV vindt het alleen rijkelijk laat.
Voorzitter. Hoewel we de investeringen dus waarderen, komen we ook tot de conclusie dat we er nog niet zijn. Dat wordt wel duidelijk als we ons traditionele rondje Nederland doen. Als ik dat rondje aftrap, uiteraard vanuit...

De **voorzitter**:
Voordat u dat aftrapt, is er een vraag van collega Laçin van de SP-fractie.

De heer **Laçin** (SP):
Ik hoor de heer Van Aalst ouderwets pleiten voor meer auto's op de weg en meer autorijders. Dat is zijn goed recht. Maar is de heer Van Aalst het ook niet met mij eens dat we om de mensen die de auto pakken tegemoet te komen, ook moeten kijken naar meer openbaar vervoer, zodat juist die mensen niet alleen met wegverbredingen door kunnen rijden, maar ook op de huidige wegen minder in de file staan? BOVAG concludeert zelf ook dat mensen overstappen op de auto omdat het ov, vooral buiten de Randstad, de afgelopen jaren alsmaar is afgenomen. Dus ziet de heer Van Aalst ook zeker de toegevoegde waarde van het ov, ook voor de autorijder die hem zo lief is?

De heer **Van Aalst** (PVV):
Laat ik beginnen met zeggen dat ik een fervent autorijder ben. Ik gun de automobilist zijn auto. Maar ik heb hier niet gepléít voor de auto, maar geconstateerd dat iedereen kíést voor de auto. Dat is volgens mij precies het punt. En inderdaad, de PVV is ook voor openbaar vervoer. Maar openbaar vervoer moet een middel zijn en niet het doel op zich. Dat hebben we de laatste jaren in de investeringen gezien. Dus ja, er moet een goede bereikbaarheid zijn, maar het moet niet doorslaan. En dat is wat we de afgelopen periode gezien hebben. De investeringen die we doen in het openbaar vervoer, slaan door en komen niet per definitie ten goede aan de bereikbaarheid via het openbaar vervoer.

De heer **Laçin** (SP):
Volgens mij klopt die constatering niet. Wat er vanuit de rijksoverheid naar het stad- en streekvervoer is gegaan met de brede doeluitkering, is vorig jaar minder geworden. Het stijgt nu weer een beetje. Het is niet zo dat daar nou enorm veel meer geld naartoe gaat. In het spoor willen we natuurlijk wel investeren. Maar ik ben blij om te constateren dat de PVV hier zegt dat het ov wel degelijk van belang is. Dat mensen kiezen voor de auto, bevestig ik; dat laten de cijfers zien. Maar dat doen ze steeds vaker omdat ze geen alternatief hebben, omdat het openbaar vervoer verdwijnt uit de regio. Als Kamerlid uit het oosten zou de heer Van Aalst ook moeten pleiten voor meer ov, zodat mensen kunnen kiezen en wellicht de auto laten staan. Dan kunnen de heer Van Aalst en de heer Dijkstra lekker doorrijden.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Maar op dat laatste verschillen we ook niet. Maar ik zal de heer Laçin een aantal voorbeelden geven. In Overijssel hebben we de hele discussie

gehad over die MaaS-oplossingen. Daar zie ik dus helemaal niets in. Weet je, ik wil gewoon een goede verbinding van a naar b, en geen rare dingen met deelautootjes. Ik geloof daar niet in. Punt twee is waar het geld in het ov allemaal aan besteed wordt. We hebben een hele brede discussie in de Kamer over miljarden voor de omvorming van ProRail. Dat was prachtig geld geweest om te kunnen investeren in lijntjes van A naar B. Er worden miljarden gestoken in een ERTMS-systeem om meer treinen te laten rijden, maar volgens mij zijn er minder treinen gaan rijden. Weet je, al dat soort keuzes brengt ons bij het punt dat miljarden worden geïnvesteerd in, in onze optiek, de verkeerde keuzes.

De **voorzitter**:
Daarmee vervolgt de heer Van Aalst zijn betoog. Hij zit op drie minuten.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Voorzitter. Dan trap ik opnieuw mijn rondje Nederland af. Ik begin natuurlijk bij mijn eigen mooie Overijssel. Dan noem ik de N35. Met 100 miljoen van het Rijk en 100 miljoen van de provincie Overijssel komt er nu eindelijk een rondweg om Mariënheem heen. Goed nieuws voor al die inwoners en al die kinderen die daar iedere dag weer de weg over moeten steken. Er wordt dus eindelijk iets gedaan met al die onder andere aangenomen PVV-moties over de N35.
Maar we moeten niet achterover gaan leunen. Het einddoel van de beruchte Marsroute moet als een stip op de horizon blijven staan en niet wegzakken in de duisternis. Om de Marsroute te realiseren is toch minstens zo'n zelfde impuls nodig. De PVV zal zich daar dan ook voor blijven inzetten.
Voorzitter. Dan rijden we via de A1 de provincie uit. Wat zou het dan toch mooi zijn als we op het traject Barneveld-Apeldoorn twee keer drie rijstroken konden gaan aanleggen. Staat deze verbreding nog op het wensenlijstje van de Minister, vragen wij ons daarom af.
Rijden we vervolgens de A12 op, dan komen we helaas weer vast te staan bij knooppunt Oudenrijn en knooppunt Gouwe. Het zijn en blijven hardnekkige knelpunten in de Randstad. Een goede doorstroming zou ook hier wenselijk zijn.
Voorzitter. Als een onverzadigbare honger naar Bossche bollen ons dan naar Brabant brengt, zullen we blij zijn dat de A15 ook onderhanden wordt genomen. Honderden miljoen voor meer asfalt in Brabant is uitstekend nieuws. We horen dat de Minister het openstellen van die spitsstroken nog als optie aan het overwegen is. De PVV heeft daar al vaker op gehamerd en wij zouden dat als een goede optie willen benoemen.
Voorzitter. Dan gaan we nog even een stukje...

De **voorzitter**:
Voordat u verdergaat, is er een vraag van de heer Dijkstra. Zou u de microfoon uit willen doen, meneer Van Aalst?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Die laatste weg die u noemde was in Brabant. Over welke weg had u het toen? Ik ken namelijk geen A15 in Brabant.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Vanuit Zuid-Holland loopt de A15 dan richting Brabant. Ik bedoel het stukje Papendrecht-Gorinchem en dan gaan we naar Brabant. Ik kom nu bij een ander stukje Brabant, namelijk bij de A58 en de A67. Als u geduld hebt, kom ik zo verder.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
De A15 loopt niet door Brabant, voorzitter.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Dat klopt, daar heeft meneer Dijkstra helemaal gelijk in. Die loopt van Papendrecht naar Gorinchem en dan gaat hij...

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Het was zonde van de vraag.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Ja, dat was zonde van de vraag. Anders had ik het nog even kunnen corrigeren.
Voorzitter. Ik ga verder met mijn rondje Nederland en ik kom bij de A58 en de A67, de belangrijke wegen in Brabant en de Limburgroute. Het is niet voor niets dat bijvoorbeeld Transport en Logistiek Nederland vraagt om investeringen hier. Een goede doorstroming is niet alleen fijn voor de automobilist die op weg is om een Limburgse vlaai te scoren, het is ook heel erg prettig voor de economie.
Voorzitter. We vergeten natuurlijk ook de problemen in het noorden van Nederland niet. De problemen met de zuidelijke ringweg in Groningen stapelen zich maar op en drijven de inwoners tot wanhoop. We horen daarom graag van de Minister wat de meest actuele ontwikkelingen zijn in dit dossier en of zij er zich persoonlijk voor heeft ingezet dit recht te trekken.
Voorzitter. Dan de aangenomen PVV-motie die oproept om een beetje vaart te maken met die zeven MIRT-projecten. We vroegen aan de Minister of zij een beetje ruggengraat kon tonen en zich kon ontworstelen aan de zelfbedachte stikstofimpasse waarin ons land zich nu bevindt. Maar helaas, zij blijft vrolijk meegaan in het absurde natuur- en milieubeleid van de geitenwollensokkenclubs van D66, waar zij graag een weekendje mee gaat geitenmelkkarnen, en zij laat weten de oplossing nog steeds niet te hebben gevonden. Dat is verdrietig nieuws, want zolang wij geen streep zetten door al die onzinregels en onszelf een stikstoffobie aanpraten, zal die oplossing ook niet gevonden gaan worden.
Voorzitter. Dat brengt ons bij het spoor. Gisteren kreeg de PVV weer bericht...

De **voorzitter**:
Voordat u verdergaat met het spoor, is er een interruptie van de heer Schonis van D66.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Ik had al zo'n vermoeden.

De heer **Schonis** (D66):
Wij van D66 gaan natuurlijk niet alleen lekker geiten melken; wij doen ook heel graag aan alpaca aaien en wij hebben ook nog andere leuke hobby's. Maar dat even terzijde. Ja, alpaca aaien is zeker een leuke hobby; ja, zeker. Maar ik ben wel benieuwd hoe meneer Van Aalst van de PVV aankijkt tegen het gegeven dat een van die zeven MIRT-projecten waar hij net op doelde – dat is de A27-verbreding bij Amelisweerd – maar liefst een kwart miljard duurder uitpakt dan oorspronkelijk begroot. Je kunt deze projecten wel doorduwen, maar wat is de PVV bereid daarvoor te betalen? Is hij het met D66 eens dat je met een kwart miljard toch een hoop andere leuke dingen kunt doen?

De heer **Van Aalst** (PVV):
Het heeft wat ons betreft al veel te lang geduurd met die A27. Misschien verklaart dat ook voor een deel die kwart miljard. Anderzijds vind ik een kwart miljard, bij alle ellende waar D66 geld in stort, een schijntje. Ik zou dat geld dus graag overmaken voor de A27. Is dat een duidelijk antwoord?

De heer **Schonis** (D66):
Nou nee, niet bepaald, want dan zou ik wel willen weten van de heer Van Aalst waar D66 allemaal geld in stort. Dit is toch een heilloze weg? Je kunt toch niet zeggen dat een project waar niemand in de regio op zit te wachten en dat niet meer helpt voor het oplossen van een fileknelpunt, want dat was een fileknelpunt van tien jaar terug dat inmiddels allang is opgelost, goed besteed geld is? Zelfs bij de PVV moet men zich dan toch wel een keer achter de oren gaan krabben.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Nee, het punt dat ik vandaag probeer te maken in mijn betoog is dat het elke keer dweilen met de kraan open is. Elke keer gaan we allerlei asfaltprojecten pas optuigen als de ellende er al is. Wij willen dat voor zijn. Daarom hadden we dit al veel eerder moeten uitvoeren. Het heeft ons veel te lang geduurd. Het zou mij zomaar kunnen voorkomen dat dit eigenlijk voortkomt uit al die merkwaardige colleges van linkse partijen daar in Utrecht, die voornamelijk bij dit soort dingen op de rem gaan trappen. Wij zijn alleen maar blij dat hier geïnvesteerd wordt in asfalt. Utrecht is een belangrijk knooppunt in Nederland, dus we moeten vooral zo doorgaan.

De **voorzitter**:
Daarmee vervolgt de heer Van Aalst zijn betoog.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Waarschijnlijk ga ik de heer Schonis zo meteen aan mijn zijde vinden als we het hebben over geld verkwanselen.
Voorzitter. Dan naar het spoor. Gisteren kreeg de PVV weer bericht van de spoorgoederenvervoerders over een systeemstoring bij Kijfhoek. Zij uitten grote frustraties over de manier waarop de Staatssecretaris met de pet naar de problemen op het spoor gooit. Tijdens het SO Spoor heeft de PVV al pittige vragen aan deze Staatssecretaris gesteld. We zullen die dus niet allemaal gaan herhalen. Maar de tendens is duidelijk: ProRail krijgt geen grip op de problemen op het spoor, waardoor ondernemers met enorme kosten worden opgezadeld. Ondertussen wordt de vergoeding naar deze ondernemers wel afgeknepen, terwijl er nog geen zicht is op verbetering. In plaats van dat deze Staatssecretaris zich hard maakt voor de modal shift waar ze het zo vaak over heeft, gaat al haar aandacht uit naar fietspaden en duurzaam internationaal reizen. Want hoewel D66-politici zelf de hele wereld rondvliegen, blijft deze mevrouw de gewone man de maat nemen als hij het vliegtuig pakt voor een welverdiende vakantie. Nee, de gewone man moet maar op de trein stappen. Dat dit veel en veel langer duurt en dat de gewone man helemaal geen zin heeft om de helft van zijn vakantiedagen kwijt te zijn aan dagen in de trein, komt niet bij de Staatssecretaris van vliegschaamte op.
Voorzitter. Wat moet dat toch lekker zijn, helemaal op kunnen gaan in je eigen droomwereld, en als iemand met een beetje verstand je dan de realiteit probeert bij te brengen, je vingers in je oren te stoppen en je eigen D66-hersenspinsels beginnen op te schreeuwen. Dat is heel leuk voor jezelf, want je hoeft nooit toe te geven dat je fout zit. Maar het is funest voor al die ondernemers die elke dag keihard moeten werken om het hoofd boven water te houden. Het is ook geen situatie die je eeuwig vol kunt houden, want vroeg of laat ontspoort het beleid dusdanig dat je het nooit meer terug op de rails krijgt.
Daarom heb ik toch nog even een concrete vraag voor de Staatssecretaris. Waar blijven de opwaarderingen voor de spoorweginfrastructuur voor het faciliteren van treinen met een lengte van 740 meter? Die zouden er komen. Dus graag even de vingers uit de oren en een antwoord hierop.
Voorzitter. Dit geldt voor meer spoorprojecten. Zo krijgt de PVV zeer verontrustende berichten over de Maaslijn. Deze lijn moest worden

verdubbeld, elektrificatie krijgen en nu geeft ProRail aan dat dit tientallen miljoenen euro's duurder gaat uitvallen. Hoe is dat mogelijk, vragen wij de Staatssecretaris. Dit is niet de eerste keer dat zoiets gebeurt. Denk bijvoorbeeld aan het traject Zwolle-Kampen. Hoe kan het dat het bij ProRail toch telkens zo uit de klauwen loopt? Wie draait daar dit keer voor op? Weer de belastingbetaler? Dit kan toch niet waar zijn.
Voorzitter. Als een zbo daar nou structurele veranderingen in aan zou brengen, zou het mooi zijn, maar dit gaat daar helemaal niets aan veranderen. Het is een onbegonnen prestigeproject geworden waar alleen de bestuurders in hun ivoren torens nog in geloven, net als het grote project ERTMS. Ik noemde het net al een keer. Ondernemers laten al weten dat dit ze een enorm vermogen gaat kosten en de risico's van dit project zijn nog steeds niet goed in kaart gebracht. ERTMS moet ervoor gaan zorgen dat meer treinen kunnen gaan rijden, maar dat lijkt nu niet echt meer de prioriteit van het ov te zijn. De PVV wil dan ook stoppen nu het nog kan. Maak al die miljarden van de omvorming en het ERTMS maar vrij voor zaken waar de burger echt iets aan heeft, waar de ov-sector echt iets aan heeft. We kunnen daar heel mooie infraprojecten van aanleggen, waaronder bijvoorbeeld het onderhoud en een paar mooie kerstpakketten voor onze kanjers die bij onze nationale trots de NS werken. Het is in- en intriest dat die dit jaar geschrapt gaan worden. Deze mensen hebben namelijk hun kerstpakket dik en dik verdiend. Ik vraag toch eigenlijk gewoon een antwoord van de Staatssecretaris op de vraag waarom dit soort idiote maatregelen getroffen worden.

De **voorzitter**:
Voor u verdergaat, heeft u een interruptie van de heer Ziengs.

De heer **Ziengs** (VVD):
Ik zit een beetje in de achterhoede. Het lijkt op een achterhoedegevecht zo. De heer Van Aalst sprak over ERTMS. Is hij zich er wel van bewust dat ERTMS ten eerste leidt tot meer veiligheid op het spoor en dat het ten tweede voor internationale handel heel belangrijk is? ERTMS wordt met name in de landen om ons heen gebruikt. Uiteindelijk ontkom je er niet aan dat je ook je eigen internationale treinen en je goederentreinen aangepast moet hebben om daar gebruik van te maken. Ik hoor het graag van de heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Dat is mooi. Ik ben blij dat de heer Ziengs deze vraag stelt. Dit is precies de crux van het verhaal. Het idee van ERTMS was meer treinen laten rijden, meer veiligheid en betere grensovergangen. Veiligheid: totale onzin, daar draagt het project op dit moment helemaal niet aan bij. Sterker nog, ik heb allerlei vragen gesteld over het rangeren. Dat is momenteel levensgevaarlijk met ERTMS. Aan veiligheid draagt het dus niet bij. Het is ook een illusie om te denken dat het systeem dat we nu hebben, niet veilig is. Dat is totale onzin. Ons wordt nu maar voorgeschoteld dat het onveilig is op het spoor, omdat we nu ATB-Vv hebben. Europese samenwerking en grensoverschrijdend, dat klinkt allemaal heel leuk, ware het niet dat iedereen een andere versie heeft. Volgens mij hebben we er de laatste tijd al heel veel voorbeelden van gehad dat juist die grensoverschrijdende werking met ERTMS totaal niet voldoet. Europa kiest hier continu voor. We hebben het gezien. Ik heb me gemeld als rapporteur op een congres. Ik heb daar gezien hoe de Europese Commissie uitsprak dat zij wel bepalen welke versie er straks uitgerold wordt. Dat brengt ons zo meteen bij het punt dat we allerlei verschillende versies krijgen die niet op elkaar aansluiten. Dat is volgens mij voldoende antwoord op de vraag van de heer Ziengs. Dit project gaat niet werken en is gedoemd om te mislukken.

De **voorzitter**:
De heer Ziengs, een vervolgvraag.

De heer **Ziengs** (VVD):
Ik heb toch nog een aanvullende vraag. Ik weet hoe de heer Van Aalst en zijn partij denken over internationale samenwerking met Europa. Als je met een dergelijk systeem of andere systemen werkt, is de uniformiteit dan uiteindelijk niet een pro voor onze goederentreinen en onze internationale treinen? We voeren internationaal handel. Dat hoor ik toch graag van de heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):
We vinden elkaar inderdaad als we zouden kiezen voor allemaal één en dezelfde versie en alles op elkaar aansluiten. De crux van het verhaal is nou juist dat dat niet gebeurt. Ik ben blij dat de Minister in een overleg dat zij heeft bijgewoond – de Staatssecretaris had toen de functie van Minister – toegezegd heeft dat wij, wat er ook gebeurt, bij deze versie blijven en niet meer afwijken. Het zou mooi zijn als de rest van Europa ons volgt in die versie, maar ik hou m'n hart vast. Als dat niet gebeurt, dan heeft dit project geen zin. Ik hoop dat de heer Ziengs dat met me eens is.

De **voorzitter**:
De heer Van Aalst vervolgt zijn betoog.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Dan sluit ik mij daarbij aan. Ik concludeer dat de heer Ziengs het met mij eens is.

De **voorzitter**:
Zo werkt dat natuurlijk niet in deze commissie. Gezien de mimiek op het gezicht van de heer Ziengs is dat ook niet het geval. Vervolgt u uw betoog.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Ik kon hem niet zien, want hij zat in het achterhoedegevecht achter mij. Voorzitter. De reactie van de Staatssecretaris op het tienpuntenplan toegankelijkheid openbaar vervoer staat vandaag op de agenda. Op zich zijn we daar heel blij mee. Anderzijds zou de PVV liever een tienpuntenplan voor minder toegankelijkheid tegemoet willen zien. Dat heeft ermee te maken dat wij graag willen dat er een plan zou zijn om al dat tuig uit ons ov te houden en de toegang te ontzeggen. Kan de Staatssecretaris ons vertellen wanneer het algemene reisverbod in werking treedt? Het is namelijk mooi dat er nu, vooruitlopend op de initiatiefnota van de PVV over de aanpak van geweld in het openbaar vervoer, een pilot komt voor het gebruik van de wapenstok en dat de politiepost op Amsterdam Centraal niet sluit. Maar dit is natuurlijk niet genoeg. We kijken daarom met een schuin oog naar volgende maand, want dan bespreken we deze bewuste initiatiefnota. We schuiven dan al die duurzame dagdromen over emissievrije reizen aan de kant en gaan het hebben over wat echt toegevoegde waarde heeft, namelijk hoe we in dit land in ons openbaar vervoer tuigvrij kunnen reizen.
Voorzitter. We willen vandaag afsluiten met de opmerking dat we blij zijn met de inzet om de overgang naar het kabinet-Wilders alvast zo soepel mogelijk te laten verlopen. Het uitvoeren van onze PVV-motie is een goed uitgangspunt en een veelbelovend teken dat de asfaltestafette is ingezet. De PVV is in ieder geval opgewarmd en staat klaar om het stokje in maart over te nemen.
Dank u wel.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. Dan gaan we naar de heer Dijkstra van de VVD. U heeft onderling een verdeling gemaakt. Het lijkt mij dat u dit zelf in de gaten houdt. Oké, prima.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Voorzitter, dank u wel. Ik begin dit MIRT-overleg namens de VVD met een paar algemene opmerkingen. Ik benoem zelf de weg- en waterprojecten en mijn collega Ziengs gaat spreken over ov, fiets en het spoor. In grote lijnen komt die verdeling ook neer op de verdeling die de Minister en de Staatssecretaris onderling hebben, dus ik denk dat dit redelijk aansluit. Het mooie aan infrastructuur is dat het concreet is. Dat vind ik en dat vinden jullie in de commissie volgens mij ook. Je kan echt zien wat er gebeurt, alleen duurt het natuurlijk wel lang voor je iets voor elkaar hebt; dit duurt gemiddeld een jaar of tien. Een fietspad, een rails, een kanaal of een snelweg, we hebben het best mooi voor elkaar in Nederland, maar het is niet vanzelfsprekend. Als we weten dat het lang duurt voordat zoiets zichtbaar wordt, dan moeten we nu verder vooruit kijken, dus ook voorbij de corona. Vinden de Minister en de Staatssecretaris dat ook? Zou 2019 niet een beter peiljaar zijn dan het huidige jaar? In de precoronatijd, 2019 en daarvoor, wilden miljoenen Nederlanders iedere dag zo snel en zo veilig mogelijk van A naar B. Ze willen ook zelf kunnen bepalen hoe ze dat doen. Volgens mij blijft dat zo. Sterker nog, de vraag naar individueel transport, eigen vervoer, is groter dan ooit.
Iedere dag worden ook nog eens vele goederen vervoerd: over de weg, over het water en over het spoor. Iedereen wil internetpakketjes thuis ontvangen, 's middags of 's ochtends en niemand wil lege winkelcentra. Fabriekshallen zonder voorraden, waardoor mensen niet kunnen werken, zijn ook geen goed teken. Tel daarbij de economische ontwikkeling van de toekomst, de groei naar meer mensen en een miljoen huizen erbij tot 2030, en dan zie je dat investeren in infra, om de knelpunten aan te pakken en verkeersinfarcten te voorkomen, nodig blijft.
Wel ziet de VVD veel meer kansen in blijvend thuiswerken, of tenminste een aantal dagen per week, betere spreiding van openingstijden en vooral flexibeler werken. Het is allemaal nodig om stilstand te voorkomen. Het is dus en-en-en. Bij de begroting hebben we het daar uitgebreid over gehad. Voorzitter. Ons land scoort op dit moment goed als het gaat om infrastructuur, maar ik durf de voorspelling aan dat het niet zo blijft als de VVD niet stevig in een nieuwe regering zit en er bovendien geen nieuwe miljarden bij komen. De Mobiliteitsalliantie rekende in 2018 al voor dat er ongeveer 53 miljard euro nodig zal zijn voor de komende decennia. Ze hadden een vooruitziende blik. Ik vraag aan de bewindspersonen wat de mogelijkheden zijn om de CEF, de Europese gelden, Connecting Europe Facility, te benutten voor onze infra-investeringen.

De **voorzitter**:
Voordat u verdergaat, is er een vraag van de heer Van Aalst van de PVV.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Ik vraag me even af wat de VVD nu precies inbrengt. Wij hebben ook gezien dat de Minister in de afgelopen weken heel groot in de pers verscheen en zei: «We hebben te weinig geïnvesteerd. De volgende keer moet er veel meer worden geïnvesteerd, want dat hebben we nodig». Dat was ongeveer de conclusie die de PVV in de eerste begroting al trok, zo van: het lijkt allemaal zo mooi, maar er wordt niet geïnvesteerd. Hoor ik de VVD nu eigenlijk zeggen: we hebben veel te weinig geïnvesteerd; het had veel meer moeten zijn? Hoe kan dat dan? U staat aan het bewind.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
We hebben in het begin van deze periode natuurlijk 2 miljard incidenteel extra gekregen voor infra. Dat was echt een trendbreuk ten opzichte van

de jaren ervoor, waarin er flink bezuinigd moest worden omdat we uit een crisis kwamen. We hebben ook 100 miljoen per jaar structureel toegevoegd aan het Infrafonds. Bij elkaar is dat over twaalf jaar gemeten 3,2 miljard. Dat is een behoorlijke bak geld, maar die moet je wel kunnen wegzetten, wel kunnen uitvoeren. Daarvoor heb je handjes en kennis nodig, daarvoor moet je lange procedures doorlopen. Gelukkig zien we dat het geld op dit moment goed bestemd is. Alleen, de eerste resultaten van dat extra geld van 2017 gaan we pas zien als daadwerkelijk het lintje wordt doorgeknipt.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Bijzonder, bijzonder. De heer Dijkstra weet heel erg goed dat je, als je de infrastructuur in Nederland op orde wilt houden, alleen al voor het op orde brengen al een miljard structureel per jaar nodig hebt. Die 2 miljard die dit kabinet incidenteel ingebracht heeft, was natuurlijk wisselgeld. Daar kun je amper wat mee. Als je het goed wilt doen, heb je 2 miljard structureel per jaar nodig. Nu constateer ik dat de VVD inmiddels al tien jaar aan het roer staat. Dus hoe legt de heer Dijkstra nu uit dat alles wat we nu tekortkomen eigenlijk onder aanvoering van VVD-ministers is ontstaan? Hoe kan dat nou?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
U weet net als ik dat je het nooit alleen doet in deze Kamer. Wij hebben een aantal zetels. In het eerste kabinet, waar u gedoogsteun aan gaf, was er inderdaad meer geld voor infra. Dat was een goede ontwikkeling. In het tweede kabinet hebben we onze best gedaan, maar is het beperkt gebleven. Sterker nog, we moesten uit een economische crisis komen en we hadden een akkefietje met een inkomensafhankelijke zorgpremie, waardoor er uiteindelijk bezuinigd moest worden op infra. Ik ben daar heel eerlijk in. Dat heeft natuurlijk wel een gat geslagen in de plannen die we hadden. Nu hebben we een correctie kunnen doen. Voor de volgende periode zijn er vele miljarden extra nodig om alle wensen te kunnen uitvoeren. Je moet gaan faseren, je moet keuzes maken. Misschien is ook niet alles nog nodig en kunnen dingen op een andere manier. Maar het duurt zo lang voordat de plannen ten uitvoer komen dat onze opvolgers profijt hebben van wat we nu doen. Ik hoop dat er in de nieuwe periode geld bij komt. Ik kom zo nog op de bedragen die nodig zijn, maar de wensen van bijvoorbeeld de grote steden en ook de wensen puur op basis van het regeerakkoord zijn fors. Er is meer nodig dan we de vorige keer gekregen hebben.

De **voorzitter**:
Er is ook nog een vraag van mevrouw Postma.

Mevrouw **Postma** (CDA):
Even hierop doorgaand. Inderdaad, het is al tien jaar in handen van de VVD. We weten ook al ongeveer net zo lang dat er een nijpende kwestie op het gebied van onderhoud is, dat daar veel geld naartoe moet. We zien ook gebeuren dat bij een aantal projecten die gestart moesten worden – we hadden het erover dat deze Minister net iets meer dan 200 kilometer heeft aangelegd in deze periode – er veel misgaat met contracten. We hebben de Afsluitdijk, de Ring Zuid bij Groningen en zo kan ik nog wel even doorgaan. Hoe ziet de VVD de rol van de Minister daarin? Ook dat moet toch juist op orde zijn, wil je gaan aanleggen?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Ja, dat moet op orde zijn. Je hebt te maken met een aantal tegenvallers met ook verschillende oorzaken. Soms is het een berekening, zoals bij de Afsluitdijk. Soms is het een actualisatie van de bedragen die we ooit ervoor hebben uitgetrokken. Soms is het een aanvulling van het

bestaande budget. Bij het MIRT hadden we nog een kwart nodig. Je ziet – de Minister kan dat beter uitleggen dan ik – dat er een trendbreuk is in de wijze van aanbesteding. We hebben erkend dat je, als je een project van een miljard euro zou neerzetten bij één aannemer, een enorm risico loopt als er wat misgaat. Denk aan de zeesluis bij IJmuiden. Dat is bijna het einde van een heel bouwbedrijf. Dat wil je ook niet, dus wordt het in kleinere partjes opgeknipt. Je ziet een trendbreuk als het gaat om de inhuur van capaciteit maar vooral ook kwaliteit bij Rijkswaterstaat. De heer Stoffer weet daar meer van. Je wilt voldoende mensen hebben die goede berekeningen kunnen maken. Je wilt de goede vragen kunnen stellen aan de marktpartijen. Daar is dus ook een trendbreuk gaande. Er is geld gekomen voor meer fte's. Dat zijn allemaal zaken die door dit kabinet erkend zijn en waarmee nu een omslag wordt ingezet. De effecten ervan zie je natuurlijk pas op de langere termijn. Ik denk dat we zeker lessen kunnen leren uit het verleden. We proberen het nu beter te doen.

Mevrouw **Postma** (CDA):
Laten we dan even naar dat aanbesteden gaan. We zien bij Rijkswaterstaat en op het departement dat er eigenlijk al tien jaar een trend gaande is waarbij alle experts weggaan, experts die je juist nodig hebt om een aanbesteding heel goed te verwoorden zodat een en ander goed in de contracten komt te staan. Er is veel meer naar processen gekeken en mensen die processen kunnen begeleiden. Maar er is geen kennis meer. We zien dat ook terug bij het onderhoud van bijvoorbeeld bruggen en sluizen bij de vaarwateren. Is dat ook niet iets wat de VVD sneller had kunnen zien? We zien nu stapeling op stapeling. Nu pas zegt de Minister dat het inderdaad beter moet. Maar dit is een proces dat al jaren gaande is.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Ik geloof dat de eerste berichten een jaar of twee geleden tot ons kwamen. Toen is er ook direct gehandeld. Dat is een continuproces waarin je de kwaliteit op orde wilt hebben. U refereert misschien ook aan het artikel van vorige week in Het Financieele Dagblad. Het zou best wel schokkend zijn als het inderdaad alleen maar managers zouden zijn. Maar als je navraag doet, dan blijkt dat niet helemaal het geval te zijn. Er zit voldoende capaciteit en ook kennis bij Rijkswaterstaat, maar het is zaak om die blijvend uit te breiden en die kennis op peil te houden, zeker met de vergrijzing. Mensen vertrekken. Je moet het op een goede manier doen. Niemand wil tegenvallers, Rijkswaterstaat niet, het kabinet niet, wij niet. Dat betekent dat je accuraat moet gaan programmeren, offreren, aanbieden en aanbesteden. In dat proces zijn we nu met elkaar gestapt. Dat loopt al een jaar of twee. In het vorige MIRT of het MIRT daarvoor heb ik daar zelf nog een motie voor ingediend: hebben we voldoende kennis en handjes? Ik noemde het net al. Dat proces is volgens mij nu gaande. Ik hoor graag wat daar de resultaten van zijn.

De heer **Moorlag** (PvdA):
Ik vind dat de heer Dijkstra hier toch wel wat luchtig over doet: ach, je kunt eens een keer wat tegenvallers hebben en er wordt nu een proces in gang gezet. Maar het zijn niet zomaar tegenvallers. Bij mij in de buurt, bij de ring Groningen, is er een bouwtijdvertraging van jaren. Daar is een budgetoverschrijding die heel veel uitstraling heeft. Die brengt andere belangrijke infrastructurele projecten in de provincie in gevaar. De N33, de spoorlijn naar Stadskanaal, die komen allemaal in de gevarenzone, simpelweg omdat de boel niet onder controle is. Kijk ook naar bijvoorbeeld de Maaslijn. Regionale partijen nemen driekwart van de financiering van een rijksproject voor hun rekening. Die worden ook opeens geconfronteerd met een enorme tegenvaller. Als dat je eigen huishouding raakt, dan denk je: mwah. Maar wat vindt de heer Dijkstra van die uitstraling

naar derde partijen en de afwenteling naar derde partijen? Zou de Minister daar ook verantwoordelijkheid voor moeten nemen?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
De Minister is altijd verantwoordelijk. Daarom is ze Minister. Daarom ben ik blij dat ik geen Minister ben. Ik wil er zeker niet luchtig over doen, meneer Moorlag, als het gaat over tegenvallers waarmee we geconfronteerd zijn. Er is een heel rijtje te noemen. Daartegenover staan wel een aantal meevallers. Die moeten we dan misschien ook noemen als we het eerlijke beeld willen geven. Denk aan de verbreding van de A1, die sneller is opgeleverd. Denk aan de successen bij de A6 in Muiden, waarbij de files zijn opgelost en het ook binnen tijd en budget gelukt is. Regelmatig lukt het dus wel. De laatste tijd lijkt het alsof de tegenvallers de overhand krijgen. Dat heeft ook wel een oorzaak, in de volgende zin. De wijze van aanbesteden die we in het verleden hadden, met het design, built, finance en maintenance, dat hele pakket, leidt tot wel erg veel risico. Dat zorgt er bijvoorbeeld voor dat de mkb-ondernemingen minder kunnen meeprofiteren. Dat heeft meteen weer gevolgen voor de werkgelegenheid lokaal. Ik probeer u een eerlijk beeld te schetsen van wat de uitdagingen zijn voor de toekomst, wat de lessen zijn vanuit het verleden en hoe we dat op een betere manier moeten gaan doen naar elkaar toe. We hebben ook nog wensen die we met elkaar proberen te realiseren. Ik probeer daar dus eerlijk over te zijn, meneer Moorlag, zeker niet luchtig. Als iets honderden miljoenen duurder uitvalt, is dat geen pretje. Maar je moet wel kijken wat de oorzaak is, wat je ervan kunt leren en hoe we kunnen voorkomen dat dat in de toekomst weer gebeurt.

De **voorzitter**:
De heer Moorlag vervolgt zijn vervolgvraag.

De heer **Moorlag** (PvdA):
Waar het mij om gaat, is het afwentelen van risico's. Bij de Ring Zuid in Groningen staat de provincie vol aan de lat. Je kunt mee- en tegenvallers hebben, maar omdat het hier ook niet onder controle is, komt het compleet bij de provincie te liggen. Bij de Maaslijn wordt er gekeken naar de provincies die erbij betrokken zijn. Mijn vraag aan de heer Dijkstra is: als je vaststelt dat de boel niet op orde is, zou je dan niet moeten voorkomen dat derde partijen, met name de provincies, met afwentelingsproblemen komen te zitten?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Bij ieder contract dat je afsluit, is cofinanciering een belangrijk uitgangspunt. Dat is in de startfase zo, maar je maakt ook afspraken over de uitvoering. Als er tegenvallers zijn, wie gaat die dan opvangen? Wiens verantwoordelijkheid is dat? Ik vind fiftyfifty daarin een heel redelijke afwenteling. Dan deel je het. Je ziet ook projecten waar het anders is gegaan. Bij Zuidasdok bijvoorbeeld heeft de stad Amsterdam beter onderhandeld en gezegd: het Rijk moet het allemaal betalen. Ik kom daar zo op. Bij andere projecten is het fiftyfifty. Bij weer andere projecten ligt het weer helemaal bij de gemeente of juist de provincie. Je moet kijken wat kan naar draagkracht, maar uiteindelijk moet zo'n project worden afgerond en vinden er keiharde onderhandelingen plaats over voor wie dat risico is en wat daar de oorzaak van is. Het kan zijn dat het ligt bij ons, bij de aanlevering van cijfers en getallen. Het kan zijn dat er extra wensen zijn. Het kan zijn dat de aannemer gewoon fouten maakt. Dan moet hij zelf op de blaren zitten. Dat is dus een delicaat proces dat je per geval moet bekijken. Uiteindelijk staat buiten kijf dat niemand wil dat het overschreden wordt in tijd of in geld en dat we dit soort projecten echt nodig hebben. Anders waren we er nooit aan begonnen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ik wil me toch een beetje aansluiten – dat is wellicht wonderlijk – bij de vragen van PVV en CDA. We hebben hier een VVD-verkeersminister, maar dat is natuurlijk niet de eerste. De heer Dijkstra doet nu alsof dit kabinet halverwege de periode het licht heeft gezien dat we toch wel een probleem hebben met het onderhoud van onze infrastructuur en een structureel probleem met de capaciteit op Rijkswaterstaat. Zitten daar de mensen die op een goede manier die projecten kunnen begeleiden en hebben we daar niet veel en veel te veel op bezuinigd in het verleden? Dat is allemaal wel door VVD-ministers gedaan. Dan vind ik het een beetje makkelijk van de heer Dijkstra dat hij zegt: we hebben nu het licht gezien, maar ja, het is aan een volgend kabinet om het voor de rest allemaal op te lossen. Zijn er niet ongelofelijke steken laten vallen in ons verkeersbeleid, met name door het alsmaar doorschuiven van gelden, terwijl beheer en onderhoud centraal had moeten staan in al het verkeersbeleid? Maar dat is doorgeschoven, doorgeschoven, doorgeschoven.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Ik begrijp het verwijt van GroenLinks echt niet. Aan het begin van deze periode was er 100 miljoen voor uitgesteld onderhoud. Dat is verhoogd naar 350 miljoen in no time en inmiddels zijn er calculaties waarin we uitkomen op 1,4 miljard, misschien zo meteen wel 1,5 miljard. Dat is een vervijftienvoudiging van het budget dat we gaan steken in beheer en onderhoud, puur om onze infrastructuur, die wereldklasse is, op peil te houden. Ik hoop dat dat genoeg is, maar goed, die berekeningen zien we dan nog. Als je zegt «het is allemaal vooruitgeschoven»: nee, onzin. Het budget is vervijftienvoudigd, dus het probleem is erkend een jaar of tweeënhalf geleden, toen de bewindspersonen aantraden. Er is actie op genomen, er zijn budgetten voor vrijgemaakt. Dat brengt ook weer nieuwe zorgen met zich mee waar ik zo op kom, want dit slokt natuurlijk al het geld voor nieuwe investeringen op, maar ik heb bij GroenLinks in het partijprogramma nog nergens ooit gezien dat ze meer geld voor bijvoorbeeld asfalt willen uittrekken. Dus ja, GroenLinks heeft makkelijk praten langs de zijlijn.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Dat is natuurlijk heel makkelijk en het is grappig om te merken dat dit al bijna een verkiezingsdebat wordt. Maar ik zou de heer Dijkstra dan toch iets willen vragen. Het feit dat dit kabinet heeft gekozen om in een regeerakkoord zeven iconische asfaltprojecten met veel bombarie te onthullen en daar 2 miljard in te schrijven die vervolgens helemaal niet wordt uitgegeven, terwijl het erkennen van de onderhoudsopgave en het op een goede manier budgetteren daarvan wordt doorgeschoven. Waarom heeft dit kabinet er dan niet voor gekozen om die onderhoudsopgave gewoon groot in het regeerakkoord te zetten? Maar ja, dan heeft de Minister geen lintje te knippen. Dat is toch gewoon een hele wrange constatering en ik hoop dat de heer Dijkstra het met mij eens is dat we, waar we nu staan, veel meer hebben aan geld voor het onderhoud. Het geld dat we nu op de plank hebben liggen voor de nieuwe asfaltprojecten, dat moet naar onderhoud gaan! Dáár hebben we geld voor nodig.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Dat is precies wat op dit moment gebeurt. Zo simpel is het. 1,4 of 1,5 miljard ...

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
En de A27?

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, het lijkt me niet verstandig om buiten de microfoon om te spreken met collega's. Het woord is aan de heer Dijkstra.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Ik heb eigenlijk niets toe te voegen aan mijn vorige antwoord. Dat is precies wat nu gebeurt. Kijk, een regeerakkoord sluit je als je aantreedt en met elkaar plannen hebt. Dat was in 2017. Vervolgens ga je aan de slag en kom je tot de conclusie: al onze infrastructuur is uit de jaren zestig, zeventig, tachtig van de vorige eeuw. Die viaducten zijn allemaal nog van oud beton. Het is allemaal tweebaans, terwijl je het eigenlijk drie- of vierbaans had willen hebben, maar dat lukt niet zo snel. Dat moet allemaal vervangen worden. We zijn een waterrijk land met bruggen en viaducten. We hebben gezien wat er gebeurt als de Merwedebrug dicht is en wat voor gevolgen dat heeft.
We willen niet naar een infrastructuur zoals in België of in Duitsland, waar onder bepaalde regimes flink bezuinigd is op de infrastructuur. Dat willen we niet. We willen voorkomen dat Nederland tot stilstand komt, dus moeten we een inhaalslag maken met beheer en onderhoud. Dat is precies wat nu gebeurt en je kan niet zeggen dat 1,4 miljard een schijntje is. Dat is door dit kabinet in gang gezet en we werken dat verder uit en proberen verdere tegenvallers te voorkomen. Die zitten er ook nog eens bij. Plus de wensen die we hebben. Als ik verder mag gaan met mijn betoog, voorzitter, kom ik al die onderwerpen weer even tegen.

De **voorzitter**:
Ja hoor, dat mag. Ik zit even rond te kijken en er zijn op dit moment geen interrupties. U heeft tweeënhalve minuut gebruikt.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Ja, precies. Beheer en onderhoud slokt dus inderdaad – dank voor de interrupties, collega's – inmiddels het grootste deel van het beschikbare budget op. Het voorlopige jaarlijkse tekort voor wegenbeheer bedraagt 1,4 miljard per jaar en dat is de helft van het budget dat wij hebben voor wegen. Bij spoor gaat vrijwel het gehele beschikbare geld naar beheer en onderhoud. Wat blijft er over voor iets nieuws, en hoe financieren we dat, vraag ik aan beide bewindspersonen.
Voor de heer Van Aalst: op een bierviltje rekende ik ooit uit dat voor het uitvoeren van alle projecten uit het regeerakkoord minstens 10 miljard extra nodig zou zijn. Ik snap dat de bewindspersonen dat niet kunnen bevestigen, maar ik zie wel uit naar de rapportage naar aanleiding van mijn eerdere motie van vorig jaar om aanleg, beheer en onderhoud én de nieuwe wensen uit het regeerakkoord allemaal eens op een rijtje te zetten en te onderbouwen. Mijn vraag is: welke rapportages volgen hier nog?

De **voorzitter**:
Daarover is er een vraag van de heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Even een korte vraag richting de VVD. We hadden even een opsomming van de tien jaar dat Rutte aan het bewind is. We hebben gezien dat er in de eerste periode met die gedoogconstructie met de PVV nog extra geïnvesteerd werd in de infra. De heer Dijkstra zal het volgende kabinet mogelijk niet meemaken of misschien wel in een andere rol, wie weet? Maar kunnen we dan op de VVD rekenen dat ze de PVV gewoon weer aan boord neemt om in ieder geval – of moeten wij jullie aan boord nemen? Het is even de vraag hoe dat zal lopen – samen de infraportefeuille weer te kunnen vullen met miljarden?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dat laatste lijkt mij mooi om met meerdere partijen te doen. Volgens mij leeft die wens ook breed bij heel veel partijen om gezien de tegenvallers, gezien de wensen, gezien de opgave die op ons afkomt et cetera, uiteindelijk meer geld voor infra te krijgen. Dat moeten we dus goed onderbouwd hebben. Dan moet je ook kijken wat de prioriteiten zijn van andere partijen. Er zijn ook partijen die willen investeren in ontwikkelingssamenwerking of in zorg of in onderwijs of verzin het allemaal maar. Dan scoort infra bij de kiezer niet zo heel erg hoog, terwijl daar natuurlijk wel heel veel mensen gebruik van maken. Maar uiteindelijk is dat een spel in de onderhandeling en de VVD zal zeker inbrengen – volgens mij is dat ook in ons verkiezingsprogramma het uitgangspunt – dat er meer geld naar infra moet, net zo goed als er meer geld naar Defensie moet. Heel veel partijen willen meer geld naar van alles, maar uiteindelijk kom je tot een soort compromis. En dan hoop ik vanuit mijn optiek dat wegen en het ov bedeeld gaan worden. Het Groeifonds biedt wellicht ook nog mogelijkheden voor een enkel groot project.

De **voorzitter**:
De heer Van Aalst, vierde interruptie.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Als ik het goed begrijp, is de PVV een serieuze optie als wij kijken naar de infraportefeuille? Of gooit de VVD opnieuw de deur dicht?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Dat is een politieke vraag, maar ik werk altijd heel graag met u samen. We hebben de afgelopen drieënhalf jaar veel moties samen ingediend. Als asfalttijgers zijn wij, denk ik, het meest vooruitstrevend hierin. Maar er zijn ook andere wensen bij andere partijen. Dus ik werk graag met u samen, maar ik zal dat inderdaad zelf niet meer meemaken.

De **voorzitter**:
Gaat u verder. O nee, er is nog een vraag van de heer Schonis.

De heer **Schonis** (D66):
Meer een puntje van orde eigenlijk, want ik dacht dat we hier bij het MIRT-debat waren en nog niet bij de formatiebespreking van een nieuw kabinet.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Dat klopt, maar dit is wel een debat, dat is altijd leuk. Als de heer Schonis wil vragen hoe ik aankijk tegen D66, mag hij dat ook gerust doen.

De heer **Schonis** (D66):
Ja, ja, ja.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Dan geef ik daar ook mijn mening over. Ik heb ook met de heer Schonis heel veel samen kunnen doen, met name als het gaat om fiets en spoor. Mijn collega Ziengs zal u zo meteen de veren geven, maar ik ben ook verheugd over de samenwerking met u. Je moet het met elkaar samen doen, zo werkt het natuurlijk wel. De heer Laçin zit nu tegenover mij, maar hij is het heel vaak met mij eens. Dat is ook mooi. Daar schaamt hij zich dan voor, maar dat hoeft helemaal niet, want qua mobiliteit komen we er wel uit.

De **voorzitter**:
Meneer Dijkstra, u daagt nu wel iedereen even uit.

De heer **Laçin** (SP):

Ik moet dat wel even corrigeren, voorzitter, want we zijn het heel soms met elkaar eens en dan schaam ik mij daar niet voor. Maar we zijn het niet heel vaak met elkaar eens. Dat zal zo uit mijn inbreng ook blijken, denk ik.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Laat ik bescheiden zijn: ik ben het vaak met de heer Laçin eens.

De heer **Laçin** (SP):
Kijk! Dat is altijd goed.

De **voorzitter**:
Daarmee vervolgt u dan ook uw betoog.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Dank u wel. Nou ja, grappig.
Tel daarbij de wensen voor verkeersveiligheid, ook een onderwerp dat we echt op de agenda hebben gezet en waar we gelukkig fors in investeren. Neem de N50 in Overijssel, de N9 in Noord-Holland, waar een onderzoek plaatsvindt, en nog veel meer N-wegen. De VVD is daar echt verheugd over. Vanmorgen zagen we nog dat de eerste 165 miljoen van de 200 miljoen die we hebben uitgezet, al bestemd is binnen het totaalpakket van 500 miljoen vanuit ons en totaal, met cofinanciering, 1 miljard dat gemobiliseerd wordt. Dus echt complimenten daarvoor. Verkeersveiligheid is een no-brainer wat dat betreft.
De Minister heeft de verkeersveiligheid echt op de kaart gezet en wij hebben zelf als VVD dat Strategisch Plan Verkeersveiligheid en de uitwerking daarvan altijd stevig gesteund. Ik vraag beide bewindspersonen om die issues blijvend op de agenda te zetten: bewaakte of onbewaakte overwegen – 180 worden er geloof ik aangepakt – de overgangen bij stations, maar ook veiligere bermen en misschien wat minder bomen, althans in ieder geval niet ergens waar je ertegenaan kunt rijden, en aparte fietspaden. Immers, ieder slachtoffer is er gewoon één te veel en voorkomen is beter.
Nog even terug naar het geld. Als het om geld gaat, kijk ik eventjes naar de investeringsaanvragen die de G5, de G4 plus Eindhoven, uit dat Nationaal Groeifonds willen laten financieren. Als ik die aanvragen bij elkaar optel, kom ik al op 18 tot 20 miljard. Infra is bovendien maar een van de drie onderwerpen die genoemd zijn in dat Nationaal Groeifonds dat het verdienvermogen van Nederland moet versterken. Een aantal partijen gaat dus teleurgesteld worden. Maar wat doen we dan met die plannen, want die zijn natuurlijk niet mis? De noodzaak om te investeren blijft groot, maar de financiële middelen ontbreken. De tijd dringt. De maatschappelijke kosten van niks doen zijn dat de files weer aangroeien en bijkomend reistijdverlies weer snel het oude niveau bereikt.
Sommige partijen hebben het idee dat je met meer en beter ov en met de fiets alle problemen kunt oplossen. Het is een idee, maar dat werkt voor heel veel mensen natuurlijk niet. Het helpt zeker, vooral als mensen een keuze hebben, maar heel veel mensen willen zich ook niet laten dwingen. Die stappen alleen maar in het ov als dat een serieus alternatief is. 72% van de afgelegde kilometers en 94% van alle verplaatsingen is niet met het ov maar met de fiets of de auto. Een rekensommetje: als je 10% van de automobilisten die nu op de weg zit, dagelijks in de trein zou zetten, moet je het spoor ongeveer verdubbelen. Volgens mij kan dat niet, en buiten de Randstad is het ook nog eens weinig rendabel. Ik verzoek dus iedereen om ook eens te kijken naar die cijfers van het KiM, het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, en die capaciteitsanalyses, die volgend jaar weer een update krijgen om een indruk te krijgen van wat wel en wat niet kan.

De heer **Laçin** (SP):

De heer Dijkstra is het vaker met mij eens dan hij denkt, want hij erkent nu ook het failliet van de marktwerking in het ov door te zeggen dat steeds minder mensen gebruikmaken van het ov. Dat klopt. Dat is in de afgelopen jaren vooral buiten de Randstad zo gegroeid, omdat de mensen daar die keuze niet meer hebben. Omdat steeds meer buslijnen zijn verdwenen. Omdat de aanbestedingen en de concessies ertoe hebben geleid dat de bedrijven die het nu uitvoeren, Arriva, Qbuzz en Connexxion, alleen maar naar de centen en niet meer naar de mensen kijken. Zij heffen buslijnen op, voegen ze samen en trekken ze in, waardoor steeds minder mensen gebruik kunnen maken van het ov en mensen geen andere optie dan de auto hebben. Is de heer Dijkstra het met mij eens – en dan kijk ik ook alvast met een schuin oog naar de heer Ziengs – dat we weer moeten investeren in ov, zodat die mensen niet per se de auto in hoeven stappen maar juist de keuze voor het ov kunnen maken?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Het is volgens mij niet zo dat minder mensen gebruikmaken van het ov. Steeds meer mensen maken er gebruik van; het groeit met gemiddeld 4,6% per jaar. De vraag neemt toe en je moet daar dus in blijven investeren. De heer Ziengs kan daarop ingaan. Failliet van de marktwerking? Nee, integendeel: volgens mij zijn dit de meest succesvolle treinverbindingen. Neem de verbinding Arnhem-Doetinchem-Winterswijk, neem de Valleilijn, neem de regionale lijntjes. Die zitten vol, die zitten stampensvol, omdat die een goed alternatief voor de NS bieden. Dus failliet van de marktwerking of de NS die alles beter kan? Integendeel. Het is én-én-én: NS op het hoofdrailnet en daarbuiten in de regio juist die volle regionale vervoerders, die het hartstikke goed doen. Dus nee, alles in één hand is niet oké.

De heer **Laçin** (SP):
Ik weet dat de heer Dijkstra geen woordvoerder ov is, maar het is wel grappig dat hij de Valleilijn noemt. Want juist in coronatijd is de Valleilijn een concessie waar niemand zich op heeft ingeschreven. Dus of die zo succesvol is qua marktwerking, waag ik te betwijfelen. De heer Dijkstra hamert erop dat mensen de keuze hebben tussen auto, fiets en ov, maar wat ik hem probeer duidelijk te maken is dat wij de keuze voor ov afnemen. Dat is de afgelopen jaren vooral buiten de Randstad, waar alleen maar bussen rijden, steeds vaker gebeurd. Dat zei de BOVAG gisteren, dat zegt de OV ombudsman. Moeten we er dan niet voor zorgen dat er juist in die gebieden weer bussen gaan rijden, zodat mensen een keuze hebben tussen de auto en het ov? Ik durf te wedden dat heel veel mensen, als er aansluitingen zijn, ook weer voor het ov gaan kiezen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Dat hoop ik ook. Ik denk niet dat we mensen keuzes afnemen, maar aan bussen met alleen warme lucht hebben we ook niks. En als mensen uiteindelijk toch liever, zeker nu in coronatijd, kiezen voor individueel vervoer, dan kun je bussen laten rijden wat je wil, maar dan stapt er niemand in.

De heer **Schonis** (D66):
Meneer Dijkstra, u positioneert het steeds – dat deed u net voor de interruptie van de heer Laçin ook al – als een soort hard, absoluut onderscheid: mensen gaan óf met de fiets óf met de auto óf met het ov. Ik mis sowieso nog een keuze, namelijk het thuiswerken. Dat thuiswerken is weliswaar uit nood geboren, maar we hebben in het afgelopen jaar gezien dat we het toch maar mooi doen met z'n allen. Recent onderzoek van het KiM laat ook zien dat heel veel mensen, twee van de drie ondervraagden, zeker een of twee dagen thuis zullen blijven werken. Het is dus niet de vraag óf zij dat wel of niet gaan doen, nee, zij gaan dat doen. Dat heeft

natuurlijk effect op de behoefte aan nieuwe asfaltprojecten. Hoe kijkt de VVD daartegen aan? Want van uw Minister hoor ik daar wisselende geluiden over. Soms zegt ze: rekening rijden is niet nodig, want we hebben toch geen files meer vanwege het vele thuiswerken. Maar op het moment dat er een nieuw stukje asfalt moet komen, hoor ik dezelfde VVD-minister zeggen: we moeten toch wel blijven investeren in asfalt, ondanks het vele thuiswerken. Dus ik ben erg benieuwd naar de visie van de VVD op het thuiswerken in relatie tot nieuwe asfaltprojecten.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Ik heb daar net wat over gezegd, namelijk dat het en-en-en is. Neem de bouw van één miljoen woningen in de Randstad, neem het feit dat er huishoudens bij komen, neem het feit van economische groei. Zeker als we zo meteen corona te boven zullen zijn, zijn we in no time weer terug op het niveau van 2019. De lessen die we kunnen leren van dit corona-tijdperk zijn dat thuiswerken voor behoorlijk wat mensen helpt. Alleen, je wilt niet vijf dagen in de week thuiswerken; dan word je knettergek. Maar als je goede afspraken kunt maken met je werkgever om dat een à twee dagen te doen, als niet iedereen dezelfde dag kiest – dus niet iedereen de woensdagmiddag of de vrijdag, maar ook een keer op een donderdag of een dinsdag – en als je ook wat later mag beginnen, dan is het een kwestie van en-en-en. Als de klantenservice dan ook nog eens open is en de winkels en dat soort zaken open kunnen zijn, dan kun je inderdaad spreiden. Dat kan zeker bij onderwijsinstellingen, want waarom moeten al die studenten in de spits reizen? Het is dus een combinatie van factoren, waarbij je er niet aan ontkomt – vanwege de autonome trend van het aantal huishoudens en het aantal inwoners – om te blijven investeren in de knelpunten, wetende ook dat het tien jaar duurt voordat je ze hebt opgelost. Dus misschien is dit juist het moment om vaart te maken met sowieso die zeven infraprojecten maar ook met andere zaken die we graag met elkaar willen, omdat Nederland zich geen infarct kan permitteren, of dat nou op het spoor of op de weg is.

De heer **Schonis** (D66):
Op dat laatste punt zijn we het natuurlijk gewoon met elkaar eens: Nederland moet zich niet allerlei infarcten aanpraten. Ik constateer alleen dat die infarcten er op dit moment praktisch niet meer zijn. De files die er op dit moment staan, zijn negen van tien keer gerelateerd aan ongevallen. Dus nogmaals mijn vraag: wat zijn dan die noodzakelijke investeringen in infra? Want dat zijn niet per se deze zeven MIRT-projecten. Dus welke keuze maakt u daar dan in? En bent u bereid om met D66 te kijken naar een soort heroverweging: zijn die MIRT-projecten, zeker die asfaltprojecten, nog wel allemaal nodig in het licht van meer thuiswerken, waarvan u zelf zegt dat mensen dat structureel meer zullen blijven doen?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Voorzitter, dank dat we wat uitvoeriger mogen antwoorden; ik probeer het wel korter te houden. Ik stond vanmorgen nog vast; 90% van het wegverkeer is weer op pad op dit moment, terwijl het advies is dat iedereen thuiswerkt. Het was ook wel een beetje slecht weer. Dat verkeer gaat razendrap, dus alleen thuiswerken is niet de oplossing; wel een combinatie van betere infrastructuur, in het ov en op de weg, spreiding en thuiswerken. Het is dus en-en-en. We zijn helaas een vol landje wat dat betreft. Heroverweging is volgens mij dus niet aan de orde; al die projecten zijn supergoed onderbouwd en ik hoop ook dat ze allemaal standhouden.

De **voorzitter**:
U zit op zes minuten. U vervolgt uw betoog.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Ik kom op beheer en onderhoud. De noodzaak om te blijven investeren heb ik net voldoende toegelicht. De vraag is natuurlijk of er in een nieuw kabinet extra geld voor komt; dat moeten we allemaal afwachten. Beheer en onderhoud wordt nu aangepakt door de Minister. Dat is mooi, maar dat leidt wel tot het opslokken van het beschikbare geld. Nieuwe wensen en ontbrekende knelpunten blijven kwetsbaar en soms ook onbereikbaar. De tegenvallers – we hadden het er net over – gooien ook roet in het eten. Vlak ook de milieuregels niet uit, want die leiden vooral tot vertraging en extra kosten, en daar heeft volgens mij niemand wat aan. Ik wil ook niet somber zijn, want veel lukt gewoon wel en dat is ook knap. Denk bijvoorbeeld aan het naar voren trekken – zeker in deze tijd – van liefst 1,9 miljard aan beheer en onderhoud. Kunnen de bewindspersonen aangeven waar dat gerealiseerd wordt? De bouwsector is u alvast dankbaar en de reizigers zijn u dat ook. Grote dank.
Met collega Kröger en D66 hebben we ook aandacht gevraagd voor overprogrammering. Dat wil zeggen: zorg dat je voldoende projecten hebt, mochten andere vertraging oplopen. Als je genoeg achter de hand hebt, kun je hopelijk altijd iets uitvoeren. Het lijstje steeg van 2,5 naar 3 miljard euro. Ik noem concrete namen en rugnummers. Neem allereerst de N35. Een project waar door velen in Overijssel hard voor geknokt is. Een project dat niet in het regeerakkoord stond, maar waar we samen in totaal minstens 200 miljoen in gaan investeren met zicht op twee keer tweebaans, veilige oversteekplaatsen en rondwegen. Samen met Kornwerderzand, ook buiten de Randstad, is dit een unieke prestatie. Of neem de doorstroming op de A27 van en naar Almere, waar heel veel woningbouw komt. Dat is essentieel. Het tracébesluit A27/A12, dat een tijdje terug gepubliceerd is. De aanpak van de A4-N14. De A15-verbreding bij Gorinchem in Zuid-Holland en Gelderland. De A28-aanpak van Amersfoort tot Hoogeveen. Zelf ben ik erg blij met de A50 van Nijmegen naar Eindhoven, die ook op de kaart is gezet.
Ook ov. De heer Ziengs komt er zo op, maar er zijn diverse stations met vele fietsenstallingen. Een heel rijtje is te noemen: de aanpak van de 180 onbewaakte overwegen; VDL Nedcar, een stukje verbinding, in samenwerking met Economische Zaken, puur om te zorgen dat die banen behouden blijven; aandacht voor het goederenvervoer; de ontwikkeling van de Haagse wijk de Binckhorst, samen met 150 miljoen voor hoogwaardig ov; de 118 miljoen voor de vaarweg Lemmer-Delfzijl; projecten voor de grote wateren en ongehinderde binnenvaart. Het zijn allemaal successen.
Over de afspraken uit het verslag bestuurlijk overleg MIRT heb ik nog wel een aantal vragen. Ik begin met een opsomming.
Wat is nu het concrete doel van Minder Hinder? Houden we ook rekening met langdurige afsluitingen, zoals van de Merwedebrug of andere die het einde van hun levensduur hebben bereikt en ineens dicht moeten?
Wat is bij smart mobility, MaaS, nu eigenlijk de gewenste uitkomst? Wanneer is het een succes? Hoeveel gebruikers zijn daarvoor nodig? Hoe is dat te meten? Is het relevant voor alle regio's? Wat is de planning?
Bij Beter Benutten hetzelfde. Hoeveel geld is hier nu ingestopt? Welke projecten zijn uitgevoerd? Wat is de echte winst hiervan? Hoeveel heeft het opgeleverd als een blijvend gedragseffect als de subsidies weer stoppen?
Bij Mobiliteit en Verstedelijking staan grote opgaven voor de toekomst genoemd, rond Amsterdam, rond Rotterdam, rond Den Haag. Zou het niet verstandig zijn om primair de bereikbaarheid als uitgangspunt te nemen en per regio in kaart te brengen wat je dan nodig hebt?
Er staan nog veel meer doelen genoemd, over water en over klimaat et cetera, maar als je alles aan elkaar koppelt, dan heb je de kans dat je heel veel eisen stelt maar dat het uiteindelijk tot niks leidt. Als we geen geld hebben voor nieuwe ontsluitingen van grote woonwijken, dan kun je die

woningaantallen ook wel op je buik schrijven. Wat kan het kabinet of een volgend kabinet daar dus aan doen?
Dan de brede doeluitkering, een grote pot geld, een black box voor mij. Kunnen de bewindspersonen toezeggen dat beheer en onderhoud van projecten die wellicht gaan volgen uit het Groeifonds, niet gedekt gaan worden uit de BDU-gelden maar dat die dus separaat vanuit het Groeifonds meerjarig gedekt gaan worden, zonder dat het over de schutting wordt gegooid bij uw departement?
Dan de spreiding van onderwijstijden. In welke steden zijn nog meer kansen? Nijmegen en Arnhem worden iedere keer als voorbeeld genoemd, maar wat is er nog meer? Zeker als er een coronavaccin is, wat zijn dan de kansen om studenten structureel buiten de spits te laten reizen naar hun colleges?
Welke investeringsstrategie wordt bedoeld bij Verstedelijking Metropoolregio Amsterdam? Welke middelen en dekking? Welke fasering is überhaupt realistisch? Want daar lees ik dat de vervoersbewegingen 56% groeien, terwijl het ov natuurlijk een must is en de toplocaties versterkt moeten worden. Maar ja, hoe dan? En wanneer? De plannen zijn vrijblijvend en zicht op 75% financiering ontbreekt. Graag een reactie van de Staatssecretaris daarop.
Als de regio Amsterdam wel een miljard weet op te hoesten, waarvan de stad 300 miljoen, voor de doortrekking van de Noord/Zuidlijn, waarom deze dan niet inzetten voor het tekort op het Zuidasdok, wat ook ov behelst, van eveneens een miljard? Hoe staat het met de onderhandelingen over de dekking van het tekort op het Zuidasdok? Gaat Amsterdam eindelijk meer betalen, minstens 75% van de meerkosten? Wat denkt u van de suggestie dat Amsterdam voor het bekostigen daarvan de bouw van duurdere woningen kan overwegen in plaats van sociale huur op de duurste grond van Nederland? Kan de rijksoverheid dat eisen? Of bijvoorbeeld een participatie in het Havenbedrijf Amsterdam afdwingen ter compensatie, om zo ook ons nationale belang van de haven beter te waarborgen tegen een stadsbestuur dat alleen maar oog lijkt te hebben voor zijn eigenbelang?
Welk wisselgeld biedt de stad Utrecht aan bij de verstedelijkingsopgave? Liggen ze nog steeds dwars als gemeente of provincie bij het realiseren van de A27? Realiseren ze zich wel dat dat consequenties kan hebben voor de uitdaging die er ligt voor de Noordelijke Ringweg Utrecht en U Ned, wat daarmee samenhangt? Hoe worden de randgemeenten betrokken bij de bereikbaarheid van Utrecht? Is de onderlinge verhouding nog wel gezond? Blijven de bedrijventerreinen in Bilthoven en Utrecht Science Park nog wel bereikbaar per auto? Realiseert de stad zich wel dat veel mensen per auto naar hun werk komen, willen of moeten? Want als je een stad hebt met alleen studenten en opgeleiden maar zonder de nabijheid van werk voor mensen met normale banen, dan lijkt ons dat vrij ongezond. Wat is de regionale parkeerstrategie in Utrecht? Worden automobilisten nog verder weggepest? Worden er huizen gebouwd die vrijwel niet bereikbaar zijn met de auto? Wat is dan de meerwaarde van die huizen waar je geen bezoek kunt ontvangen zonder gebruik te moeten maken van het ov?
De bereikbaarheid van de Brainportregio Eindhoven dan. Die heeft onze bijzondere belangstelling, want daar lijkt wat meer ratio in te zitten. Hier worden knelpunten opgelost mét werkgevers in plaats van tégen werkgevers. Gezien de economische meerwaarde van de regio hoop ik dat de regio ook gaat profiteren van onze beslissing om de bereikbaarheid daar te vergroten.
Zo ook complimenten voor de voorkeursbeslissing A2, een verkeersader van jewelste. Deze A2 tussen Vught en Deil wordt verbreed, doorsnijdt het midden van het land en gaat over de grote rivieren. Logisch dat deze nodig is, maar ook de aansluiting met de A15 verdient terecht aandacht, zeker als personenverkeer en goederenverkeer elkaar kruist.

Dan de aanpak A50, echt iets waar ik trots op ben. Dank daarvoor, en ook voor Nedcar – ik noemde het net al. Waar economische belangen samenkomen met verkeer, gaat het goed. Werk is de basis. Misschien speelt het nog meer dat de plekken van werk goed bereikbaar zijn dan de woonplek van iemand.
Voor Noord-Nederland noemde ik al de vaarweg Lemmer-Delfzijl. De vaarhoogte dient dusdanig te zijn dat de binnenvaart ongestoord 24/7 door kan en fietsers niet meer hoeven te wachten bij een openstaande brug. Die bruggen in Groningen mogen ook best wel hippere namen of een hippere uitstraling krijgen, te beginnen bij de Bauke Mollemabrug in plaats van de Paddepoelsterbrug. Of neem de Bauke- en verderop de Mollemabrug. Dan kun je er een mooi rondje wielrennen van maken.
De inpassing is wel van belang. Terecht maken mensen zich daar zorgen over, maar fijn dat er geld voor beschikbaar is gekomen. Bovendien zijn de bestuurders uit de regio positief over de uitkomst.
De A28 noemde ik al eerder als iets positiefs. Over het spoor spreekt mijn collega zo.
De aanpak grote wateren heb ik genoemd. Ook over de veerdiensten en het baggeren naar de eilanden hebben we het al eerder gehad.
Wat nog wel steekt, is de aanpak van de Afsluitdijk. Het zou mooi zijn als fietsers, wielrenners en wandelaars daar makkelijk door kunnen, met een busje of anders veilig langs de rand lopend. Maar het autoverkeer mag in ieder geval geen extra vertraging kennen. Kan de Minister dat toezeggen, maar wil zij zeker nog eens even kijken naar de fietsers?
Dan over Oost-Nederland. Ik sprak al eerder over de N35, maar ook de A1/A35-aanpak huldigen wij. Ik wil graag weten of knooppunt Hoevelaken en de A1/A30 niet eerder kunnen. Ik heb hierover eventueel een motie. Ik geloof dat de SGP daar ook over begint.
Ik kom tot een afronding. Ook de A12 Gouwe-Oudenrijn zien we als VVD graag op de kaart staan. Een beslissing in een volgend kabinet lijkt ons nodig. Het moet echt verder geholpen worden. De oplossing die nu voorligt, met aansluitingen van de N11 en een Bodegravenboog is iets waar ik me eerder voor heb ingezet. Ik ben blij dat deze Minister die voorkeur ook overneemt in de uitwerking. Ik vraag haar dat te blijven doen.
Ten aanzien van de Brienenoordbrug vraag ik de Minister om te bevestigen dat de rijksbijdrage voor de brug naar rato geldt voor de mate waarin het fileknooppunt op de A16 wordt verlicht. Want autogeld is nog steeds autogeld.
Ten slotte kleinere zaken waar we blij van worden. De buisleidingen staan weer op de agenda. Dat moeten we niet onderschatten voor de veiligheid. De truckparkings: echt goed werk geleverd langs de goederencorridors. Dat is belangrijk voor onze chauffeurs. Individuele afslagen worden aangepakt, zoals bij de railterminal bij de A15. Dat is belangrijk voor de overslag naar het spoor en naar de weg en verderop naar het water. Kortom, een mooie lijst en werk aan de winkel. Ik geef graag het woord aan de heer Ziengs.

De **voorzitter**:
Het woord is aan de heer Ziengs.

De heer **Ziengs** (VVD):
Voorzitter. Ik was even bang dat er bijna geen tijd zou overblijven. Misschien kunt u mij op ongeveer vier minuten even een seintje geven. Sinterklaas is inmiddels weer vertrokken. De cadeautjes zijn weer afgegeven. De heer Dijkstra heeft daar al een hele opsomming van gegeven. Het wachten is natuurlijk weer op het sinterklaasfeest van 2021. Cadeaus horen een gevoel te geven van tevredenheid. Maar er is natuurlijk volop reden om nog wat wensen over te hebben. Die wensen

zijn er nog volop, maar de mogelijkheden zijn beperkt. Collega Dijkstra heeft hiervoor al voldoende aandacht gevraagd.
Ik wil graag benadrukken dat bij de beoordeling van spoorinfraprojecten de combinatie met woningbouw een hele logisch is, maar dat economisch perspectief in een gebied niet te veronachtzamen is. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de ontwikkelingen rondom Utrecht. Het Utrecht Science Park, locatie Bilthoven, is nu genoemd als satellietlocatie, terwijl het een veel meer volwaardige positie naast USP De Uithof inneemt. Die waardering zou het ook moeten krijgen. Ik zou graag een reactie krijgen op dit punt.
Dan het punt van de raming van kosten voor de elektrificatie en gedeeltelijke verdubbeling van de Maaslijn tussen Roermond en Nijmegen. Hoe kan bij dergelijke ramingen de plank zo misgeslagen worden? Provinciale overheden mogen toch uitgaan van realistische ramingen waar dergelijke verwachte overschrijdingen niet te verwachten zijn? Wat is de inzet van de Staatssecretaris op dit dossier? Waar ziet ze nog mogelijkheden om de regio tegemoet te komen? Het belang van dit project is in eerdere debatten al benadrukt. De voor 2024 voorziene oplevering moet niet in gevaar komen.
Dan is er nog de reservering die is opgenomen voor de concessie voor de sprinterdienst Leeuwarden-Zwolle. Wanneer worden de handtekeningen gezet, vraag ik de Staatssecretaris. Het is een essentieel onderdeel van het regeerakkoord.
De overwegenaanpak. We hebben in het verleden heel veel incidenten gezien. Tussen 2000 en 2019 was er gelukkig een daling van 50%. Het aantal dodelijke slachtoffers is 70% gedaald. In 2019 was het grootste gedeelte van de overwegen gelukkig aangepakt. Destijds hebben we 25 miljoen beschikbaar gesteld. We vroegen of dat voldoende was. Uiteindelijk is er nu jaarlijks 37,5 miljoen extra voor het nabo-programma. «Nabo» staat voor: niet actief beveiligde overwegen. 180 van die nabo's moeten nog aangepakt worden tot 2024. Is dat voldoende, ook gezien eerdere ervaringen met budgetten voor eerder projecten? Wellicht kan de Staatssecretaris daar een antwoord op geven.
Ten aanzien van het goederenspoor heb ik hier een puntje staan, vooral naar aanleiding van de discussie die ik met de heer Van Aalst had. Hier zien we dat als het gaat om die 740 meterfaciliteit, het misschien goed is dat we ook met onze Duitse buren een keer goede afspraken gaan maken. Ik vraag de Staatssecretaris hoever het daarmee is. Verder vraag ik hoe ze zit in de inzet op een interoperabiliteitsverdrag. Ik heb even op het uitspreken van deze term moeten oefenen, maar ik kan het nu in één keer uitspreken. Dat heeft natuurlijk te maken met de problematiek die de heer Van Aalst net schetste als het gaat om ERTMS en een oplossing daarvoor.
Voorzitter. In de provincie waar ik woon, zijn de fiets en de daarbij behorende routes om te fietsen razend populair. Daarom complimenten voor de Staatssecretaris voor haar inspanningen voor de mogelijkheid om de fiets te stallen bij stations. Dat is aanmerkelijk verbeterd. Emmen-Rheine is gelukt.
Voorzitter. Het was al een lastig jaar door de problematiek rondom stikstof en pfas en dat is gevolgd door een pandemie die zijn weerga niet kent. Laten we het zicht op de toekomst houden en blijven investeren in mobiliteit. Asfalt, spoor en vaarwegen blijven de ruggengraat van ons mooie land. Voor mij is dit het laatste MIRT. Ondanks de beperkte middelen zijn er de afgelopen jaren toch stappen gezet. Ik wens eenieder in dit gezelschap die de komende periode het prachtige vak van Kamerlid mag uitoefenen, daarvoor veel wijsheid en sterkte.
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Ja, maar u bent nog niet klaar hoor, want de heer Van Aalst heeft een vraag voor u.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Ja, voorzitter, mijn laatste twee vragen heb ik speciaal voor de heer Ziengs bewaard. Het is inderdaad zijn laatste MIRT, dus ik wil hem ook niet zomaar naar huis laten gaan. De heer Ziengs van de VVD gaf aan dat hij beperkte middelen had. Dat is natuurlijk heel interessant. We hebben miljarden voor een omvorming klaarliggen die eigenlijk helemaal niets brengt. Sterker nog, de omvorming van ProRail tot een zbo is het enige wat de Staatssecretaris is gelukt als het gaat om iedereen op één lijn te brengen. Dat was ongeveer de hele sector en ongeveer de hele politiek, met uitzondering van de VVD dan nog. Is de heer Ziengs het met mij eens dat het een goed moment zou zijn om daar nu gewoon de stekker uit te trekken? Dat levert ons heel veel middelen op, en de problemen gaan we toch niet oplossen.

De heer **Ziengs** (VVD):
Ik heb daar twee antwoorden op. Als het gaat om de middelen die daarvoor beschikbaar gesteld worden: daarvoor hebben we ooit een berekening van de Staatssecretaris voorbij zien komen. Ik moet zeggen dat zij dat goed onderbouwd had. Dat is het eerste antwoord. Het tweede antwoord is het volgende. De heer Van Aalst doet het voorkomen alsof dit alleen een idee van de VVD is, maar volgens mij staat het in het regeerakkoord en hebben we daar binnenkort een debat over. In dat debat zullen wij ook gaan wegen en uiteindelijk kijken waar we terechtkomen.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Dit is wel bijzonder. Enerzijds is er de VVD die praat over allerlei tekorten aan middelen of die beperkte middelen heeft. Dan hebben we een kansloze exercitie die vanuit het regeerakkoord komt, en dan zegt de VVD: we moeten nog wikken en wegen. Tja! De heer Dijkstra had het net al over zijn bierviltje. Nou, op dat bierviltje kunnen we deze berekening ook maken. Daar kunnen we uit opmaken dat dit een kansloze exercitie is waar niemand op zit te wachten en die gewoon miljarden kost. En of het nou of 2, 3 of 4 miljard is, dat laat ik in het midden. Maar het kost miljarden. De heer Ziengs moet het toch met ons eens zijn dat we op dit moment niet meer hoeven te wikken en te wegen. Het is toch volkomen helder! Trek die stekker eruit en maak die miljarden vrij voor nuttige projecten. Is hij dat met me eens?

De **voorzitter**:
Dit was uw laatste vraag. De heer Ziengs.

De heer **Ziengs** (VVD):
Ik heb ook weer twee antwoorden. Het levert helemaal geen miljarden op. Er is in deze constructie simpelweg sprake van een kasschuif. Dus de heer Van Aalst wil al die miljarden waarvan hij veronderstelt dat die vrijkomen, voor andere zaken besteden. Die miljarden zijn er niet, want het is puur een kasschuif. Dat is het eerste antwoord.
Het tweede antwoord is een reactie op zijn opmerking dat de stekker eruit moet worden getrokken. We hebben goede afspraken gemaakt om met elkaar daarover te gaan debatteren. Het lijkt mij niet de goede weg om voorafgaand aan een debat al te roepen dat we de stekker eruit trekken.

De **voorzitter**:
En daarmee komen we bij mevrouw Kröger van GroenLinks. O, nee. De heer Amhaouch wil nog een vraag stellen.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Ja, ik heb nog een vraag aan de heer Ziengs. Hij benoemt het noorden niet of nauwelijks. Heel veel mensen kijken mee als het gaat om de vraag: wat zijn de ontwikkelingen naar het noorden toe? Wij hebben het er in de

begrotingsbehandeling ook kort over gehad. We hebben daar een kort debatje over gehad, waarbij het CDA zich ingezet heeft voor het Deltaplan voor het Noorden. Maar nu zijn we een week of twee weken verder. Het VVD-congres staat er ook weer aan te komen. Hoe ziet u in de toekomst de Lelylijn en het plan voor het noorden? Kunt u daar eens op reflecteren? Wij hebben bijvoorbeeld vorige week het debat over het Nationaal Groeifonds gehad, waarin we nadenken over het toekomstig verdienvermogen van Nederland. Ziet de VVD daar raakvlakken, zodat we die Lelylijn, wonen en werken in die context kunnen plaatsen?

De heer **Ziengs** (VVD):
Ja, dat is een bijzondere. Ik moet vooruit gaan lopen op het congres van de VVD, dat nog moet plaatsvinden en waar nog een verkiezingsprogramma moet worden vastgesteld. Daar is overigens wel op geamendeerd, om te zorgen dat die Lelylijn er uiteindelijk komt. Ik heb dat volgens mij in een vorig debat ook al aangegeven. Volgens mij heb ik in eerdere debatten ook al het nodige gezegd over mijn visie op de Lelylijn. Sterker nog, volgens mij hangt er nog een motie van mevrouw Van der Graaf en mij die we aangehouden hebben, naar aanleiding van het vorige debat. Op zich hebben we altijd heel veel aandacht gevraagd voor versnelling van het bestaande spoor, plus, nadat de plannen voor een Lelylijn bekend werden gemaakt, voor een Lelylijn. We zijn voorstander van eigenlijk alles wat de heer Amhaouch noemt, woningbouw et cetera, in combinatie met de beschikbaarheid van treinen richting het Noorden. Ik kan niet vooruitlopen op iets wat straks in een verkiezingsprogramma van de VVD terechtkomt. Maar ik heb het bij veel partijen voorbij zien komen, dus ik kan me eigenlijk niet voorstellen dat er straks bij de onderhandelingen niet een partij aan tafel zit die daar stevig aandacht voor vraagt.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan komen we nu bij mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Dank u wel, voorzitter. Dit is wellicht het laatste MIRT-debat met deze twee bewindspersonen, in een kabinetsperiode waarin de noodzaak van een ander mobiliteitsbeleid alleen maar is toegenomen. 2020 wordt het warmste jaar dat ooit gemeten is in de geschiedenis van de mensheid. Ook in Nederland zijn de gevolgen van klimaatverandering al zichtbaar. Maar niet in het verkeersbeleid. De doelstellingen van het Klimaatakkoord halen we nog niet eens voor de helft. Dan kiest dit kabinet ervoor om miljarden aan nieuw asfalt aan te leggen, terwijl de ov-bedrijven in hun diensten moeten korten. Onbegrijpelijk. Of misschien wel te begrijpen, met een VVD-minister aan het roer die niet meebeweegt met de maatschappelijke realiteit. Star vasthouden aan een regeerakkoord.
De stikstofuitspraak van de Raad van State, de coronacrisis, het feit dat we de doelen van het Klimaatakkoord bij lange na niet halen, de gigantische bouwopgave, het Urgendavonnis: allemaal tekenen dat we echt toe moeten naar een ander mobiliteitsbeleid. Maar deze Minister wil niet. En de Staatssecretaris, die dat wellicht wel zou willen, heeft helaas maar heel kort de titel van Minister mogen dragen.
Corona is wat ons betreft een kantelpunt. Natuurlijk zullen we na corona weer vaker naar kantoor gaan, maar veel experts geven aan dat hier blijvende gedragsveranderingen uit zullen voortkomen. Dit is hét moment en dé kans om dat vorm te geven, door thuiswerken meer te faciliteren en forenzen minder, en door betaling naar gebruik in te voeren, wat een volgend kabinet zeker zal doen.
Maar de Minister gebruikt de coronarealiteit toch alleen hoe het haar uitkomt. Aan de ene kant zegt ze dat er geen reden meer is voor rekeningrijden als iedereen thuiswerkt. Aan de andere kant stelt ze dat het thuiswerken geen langetermijneffecten heeft, dus dat er wel meer asfalt

moet worden bij gelegd. Een fraai staaltje twee kanten op redeneren. De Minister beroept zich op de modelberekeningen van het KiM, dat voorspelt dat we teruggaan naar het oude niveau. Maar klopt het dat in die studie, in het model, de langetermijneffecten van meer thuiswerken helemaal niet zijn meegenomen? Voor de korte termijn en in de huidige situatie zien we dat de forse afname in het woon-werkverkeer leidt tot veel minder spitsverkeer en tot een exponentiële grotere afname van de files. Maar het KiM stelt niet te kunnen voorspellen hoe houdbaar thuiswerken is op de lange termijn. Het is aannemelijk, maar we gaan er niet van uit, staat in de bijlage.
De stelling van het KiM wordt bestreden door diverse hoogleraren van de TU Delft en de TU Eindhoven, maar eigenlijk ook door de resultaten in de eigen deelstudie Thuiswerken en de coronacrisis. Thuiswerken blijft waarschijnlijk, zeker als we het gaan faciliteren. Kan de Minister toezeggen hier toch breder en grondiger onderzoek naar te doen, ter voorbereiding op de formatie en de keuzes die daar gemaakt moeten worden?
De Minister kiest ervoor om door te gaan met het afvinklijstje dat het regeerakkoord inmiddels lijkt te zijn geworden. Het beste voorbeeld daarvan is wat mij betreft de A27 Amelisweerd, het megaproject dat al mislukt is voordat het is aanbesteed. Waar praten we over? Asfalt, onnodig asfalt, ten koste van onvervangbare natuur. Het belangrijkste argument van de Minister maar ook van de partijen in deze Kamer die voor zijn, is: we zijn hier al zo lang mee bezig. Dat is waar, maar dat betekent vooral dat alle aannames die ooit tot deze keuze hebben geleid, heel oud zijn en toch niet meer voldoen aan de nieuwe inzichten over wat onze toekomst nodig heeft. En dat maakt deze Minister niet uit. Er moet toch een asfaltproject op haar naam staan, zeker nu ze net tot asfaltkoningin is uitgeroepen door de asfaltlobby. Het doet me bijna denken – het is een nare vergelijking – aan een trophy hunter naast een dode leeuw. Zo zette de Minister glimlachend haar handtekening onder dat tracébesluit; triomfantelijk bijna. En als Kamer worden we nu al geconfronteerd met een kostenoverschrijding van een kwart miljard. Ongedekt, maar die handtekening staat. Wist de Minister van deze kostenoverschrijding toen ze op de dag voor onze begrotingsbehandeling haar handtekening zette? Had ze ons daar niet over moeten informeren? Dit is waarschijnlijk pas het begin. Kan de Minister een externe partij de financiële risico's van het project in kaart laten brengen, om te voorkomen dat deze Minister een volgend kabinet met een gigantische kostenpost opzadelt? Want ik denk dat niemand van links tot rechts dit wil.
Dan de juridische houdbaarheid van het project. Kan de Minister garanderen dat alle stikstofeffecten zijn meegenomen en vooraf gecompenseerd zijn, voordat de effecten van de weguitbreiding van de A27 beginnen op te treden? Hoe wil de Minister 200 jaar oude bomen vervangen, of de schrale heidegronden? Waar is het advies van de Europese Commissie met betrekking tot de prioritaire habitattypen die worden aangetast? Want zo'n advies is verplicht.
En dan de ADC-toets. De C van compensatie was makkelijk in alle documenten te vinden. Maar waar zijn die A en die D? Hoe wordt de onvermijdelijkheid van de maatschappelijke noodzaak – «onvermijdelijk» en «maatschappelijke noodzaak» – aangetoond? Want er zijn gewoon alternatieven. Daar is twaalf jaar geleden niet voor gekozen, maar dat kunnen we alsnog doen. Een spoorlijn van Utrecht naar Breda, een alternatief van twaalf banen binnen de bak, of rekeningrijden met een spitsheffing: allemaal alternatieven die serieus in kaart moeten worden gebracht. Niet wat de Minister wil, maar wel aanvaardbaar volgens de EU-uitleg van de ADC-toets. En dus moet het ook de voorkeur krijgen. De Minister wil per se een asfaltbesluit nemen voor de verkiezingen. Dat is het simpele feit dat hier aan de hand is. En dan laat ze het aan een volgend kabinet om bakzeil te halen bij de Raad van State. Ik vind dat

slecht bestuur. Ik zou verwachten dat de andere coalitiepartijen daar ook niet mee akkoord zouden gaan.
Dan, voorzitter, iets breder over stikstof: de grote stikstofboekhoudtruc. De stikstofwinst door de snelheidsverlaging wordt berekend zonder de 5 kilometerafkap. Die maatregel levert dus veel stikstof op. Maar de benodigde stikstofruimte voor de MIRT-projecten wordt met een ander model berekend, mét een 5 kilometerafkap. Klopt dat? Hoe reageert de Minister op de ferme kritiek van de commissie-Hordijk op deze asfaltstikstofboekhoudtruc? Waarom schrijft zij in antwoord op Kamervragen dat met hetzelfde systeem wordt gerekend, terwijl dit volgens mij niet het geval is? Erkent de Minister dat door deze rekentruc de toestand van natuurgebieden juist kan verslechteren en de boeren uiteindelijk voor de schade opdraaien?
Dan, voorzitter, door naar het spoor. Voor corona ging het heel goed met het spoor. Betrouwbaarheid, klanttevredenheid, frequentie, passagiers, connecties: alles in de plus. Voor de lange termijn waren er wel zorgen om onderhoud en passagiersgroei. Corona gooide alles radicaal om. De eerste lockdown leidde tot de onvoorwaardelijk erkenning dat ons ov een onmisbare maatschappelijke dienst is, die koste wat het kost moet blijven functioneren – de ruggengraat van ons mobiliteitssysteem – terwijl we tegelijkertijd opriepen om er geen gebruik van te maken. Zonder morren hebben de ov-bedrijven daaraan voldaan, maar de kater kwam wel, met maandenlang moeten wachten op de beloofde compensatie, de voortdurende onzekerheid over de toekomst en de nu volstrekt onredelijke bezuinigingseis. De ov-bedrijven kunnen alleen investeringen uitstellen die we straks hard nodig hebben, of de bezuinigingen afwentelen op het personeel. En dat is beide wat GroenLinks betreft onwenselijk.
Dan toch iets over wat er wel bereikt is op het spoor, zeker internationaal. Het aantal verbindingen groeit. Dat is positief. En de vooruitzichten en de ambities zijn er. We kunnen rechtstreeks naar Londen, hopelijk binnenkort veel vaker. We gaan met de nachttrein naar Wenen. ERTMS komt eraan, wat ook echt een versnelling gaat bieden. Maar voor meer treinen en minder vliegen is toch wel meer nodig. Dus waar blijft die heel concrete actieagenda waar we mee aan de slag kunnen? De Green Deal krijgt als het goed is een echte spoortak, waar hopelijk mooi fruit aan gaat rijpen. We moeten er wel nog voor zorgen dat een paar van die appeltjes onze kant op rollen, want vooralsnog heeft Nederland bij mijn weten geen concrete voorstellen ingebracht. Wat worden de plannen?
Dan een aantal vragen over een paar concrete projecten. Ik vraag heel even hoe ik in mijn tijd zit.

De **voorzitter**:
U zit op achtenhalve minuut.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Nou, tempo maken. Een van de concrete projecten waar ik naar wil vragen, is het verdubbelen van Utrecht-Arnhem. Daar is een ongelofelijke reistijdwinst mee te verkrijgen, en een snellere aansluiting op de Duitse hsl. Wat zijn de stappen om tot een MIRT-verkenning te komen?
Dan Heerlen-Aken en de uitvoering van diverse moties. Wij willen echt graag snel actie zien, zodat het opgenomen wordt in het HRN.
De vertraging bij het Zuidasdok leidt tot een vertraging bij de ombouw van Amsterdam-Centraal en dat weer tot een vertraging bij de metro en de 70.000 nieuwe woningen. Hoe lopen we de verloren tijd weer in? De elektrificatie van de Maaslijn is een fikse tegenvaller. Ik sluit me aan bij de vragen van de VVD hierover.
Utrecht is toch wel de grootste woningbouwer met 100.000 tot 150.000 nieuwe woningen in de komende twintig jaar. Als we daar ook het bijbehorende ov voor willen aanleggen, hoe gaat dat er dan uitzien? Waar kan Utrecht op rekenen?

En ten slotte, voorzitter, mijn favoriet wellicht en ook die van de Staatssecretaris: de fiets. Daar is veel in geïnvesteerd. Het gaat echt heel goed. Het is geweldig om te zien dat dit ook precies de investeringen zijn die gemeenten en provincies willen. Dat is een mooi contrast met de A27. Ik ben heel benieuwd wat er nou eigenlijk aan investeringen nodig is om die motie van 30 km/u als norm binnen de bebouwde kom echt handen en voeten te geven. De vraag voor een volgend kabinet is dus: wat is nou de investeringsagenda die daarbij zou horen? Wellicht zijn de twee nieuwe oeververbindingen rond het IJ in Amsterdam het grootste fietsinfraproject van de komende jaren. Er is een prachtig plan gepresenteerd. Wanneer komt de reactie van de Minister op dit plan? Zien we dit als project terug in het volgende MIRT?
En ten slotte twee bruggen in Groningen: de Paddepoelsterbrug en de Gerrit Krolbrug. De bewoners willen echt iets anders dan Rijkswaterstaat. Hoe gaat de Minister dat oplossen? Ik denk dat we goed naar die bewoners moeten kijken.
Voorzitter. Ten slotte hoop ik dat de Minister en de Staatssecretaris de breuk die corona met ons reisgedrag is, gebruiken om onze mobiliteit van de toekomst vorm te geven. Ruim baan dus voor de schoonste, veiligste en duurzaamste manieren van vervoer!
Dank u wel.

De **voorzitter**:
U ook bedankt. Dan komen we bij mevrouw Postma. Zij had als verdeling aangegeven: voor zichzelf zeven minuten en voor haar collega vijf. Mevrouw Postma, ik zal op zes minuten even de vinger opsteken.

Mevrouw **Postma** (CDA):
Voorzitter, dank. Ik wil beginnen met een pleidooi om meer focus te leggen op het verkeersveiliger maken van alle N-wegen. De Minister heeft aan het begin van deze regeerperiode aangegeven dat verkeersveiligheid nationale prioriteit heeft. De onveilige situaties op alle N-wegen zijn een aantal jaren geleden al in kaart gebracht. De Minister heeft een start gemaakt, maar er is nog veel te doen. Het CDA kan zich voorstellen dat deze Minister ook graag wat advies meegeeft aan de partijen die straks aan de onderhandelingstafel zitten. Zou de Minister een plan op willen stellen waarbij ze verdere maatregelen in kaart brengt die genomen kunnen worden door het volgende kabinet om de N-wegen veiliger te maken en dit plan voor de verkiezingen naar de Tweede Kamer willen sturen? Graag een reactie.
Voorzitter. Nu ga ik de regio's even af. In Noord-Holland vindt het CDA de verkeersveiligheid op de N9 van groot belang. Het is positief dat de Minister uitvoering aan het geven is aan de motie-Postma/Remco Dijkstra hierover. Medio 2021 volgt besluitvorming voor eventuele vervolgstappen. Kan de Minister toezeggen dit voor het AO MIRT in juni gereed te hebben?
Voorzitter. Het CDA is blij met het besluit over de Noord/Zuidlijn en de 1 miljard die door de gemeenten wordt bijgedragen. Dat is goed, omdat dit gebied ambities heeft om 250.000 woningen neer te zetten. Daar horen ook Pampus en de IJmeerverbinding bij. Wat is de stand van zaken van het onderzoek naar de financiële middelen voor de lightrailverbinding? Wanneer kunnen we dit verwachten?
Voorzitter, nu kom ik weer op de verkeersveiligheid op N-wegen. In Flevoland hebben we de N50 waarop veel ongelukken gebeuren, bijvoorbeeld op het traject Hattem-Ramspol. We begrijpen dat er 5 miljoen beschikbaar is en dat er een verkeersanalyse is uitgevoerd. Zijn deze maatregelen voldoende om beide typen ongelukken die veel voorkomen op de weg, te voorkomen? Welke maatregelen komen nog meer uit de analyse?

Dan gaan we naar Zuid-Nederland. In Noord-Brabant is het positief dat het integraal MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport is afgerond. Dank daarvoor. Welke oplossingen ziet de Minister voor de files op de A67 en de A73 door vrachtwagendrukte? Hoe staat het met het oplossen van de vele ongelukken bij de verkeerslichten bij knooppunt Hooipolder? Voor Limburg is het positief dat er geld is voor de randweg rond autofabriek VDL Nedcar in Born. Kan de Minister toezeggen dat zij samen met het Ministerie van EZK betrokken blijft om dit project tot een succes te maken?
Dan Noord-Nederland. Positief zijn we over de provincie Drenthe, omdat er bij het BO MIRT financiële afspraken zijn gemaakt waarbij het Rijk 30 miljoen beschikbaar stelt voor maatregelen die de doorstroom op de A28 Amersfoort-Hoogeveen de komende jaren op peil moeten houden. Voor de provincie Friesland blijft de langgekoesterde droom om de brug in de A6 bij Joure bij de Skarster Rien te vervangen door een aquaduct. Is de Minister bereid te bezien of de laatste brug in de route Amsterdam-Groningen kan worden vervangen door een aquaduct in plaats van het grote onderhoud dat gepland is voor 2024 of 2025? En als we kijken naar de provincie Groningen – ik had het er net al over in een interruptie – is grote vertraging opgetreden bij de realisatie van de zuidelijke ringweg. De provincie en de aannemerscombinatie zijn al enige tijd aan het onderhandelen over de ontstane financiële situatie. Er lijkt een impasse te zijn ontstaan. Is bij de Minister scherp welke fouten zijn gemaakt en door wie? Hoe kan de impasse die lijkt te zijn ontstaan volgens de Minister worden doorbroken?
Dan gaan we naar Overijssel, naar de N35. De vlag mag uit. Het CDA dankt de Minister voor haar inzet. De belangrijkste knelpunten bij Mariënheem en Laag Zuthem worden verbeterd; met een rondweg langs Mariënheem zal die leefbaarheid goed toenemen. Goed ook dat de doorkijk blijft naar de 2x2. Het CDA is daar dankbaar voor. Maar we missen nog wel een oplossing voor het dorp Haarle. Daar krijg ik graag een reflectie op van de Minister.
Voorzitter. Naar aanleiding van de motie-Von Martels is een verkort MIRT-onderzoek uitgevoerd naar de A1/N35 en de knelpunten Azelo en Buren. Uit het onderzoek blijken met name knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid. De Minister had bij het AO toegezegd, bij het BO MIRT te bezien welke kansrijke maatregelen we op korte termijn kunnen nemen, met de bijbehorende financieringsmogelijkheden. Graag een update hiervan.
Positief voor Gelderland is dat er bijna 100 miljoen beschikbaar komt voor de aanpak van het knooppunt A1/A30 bij Barneveld. De realisatie van dit project zal worden afgestemd op de realisatie van het MIRT-project A28/A1 Hoevelaken. Maar hoe wil de Minister ervoor zorgen dat beide zo veel mogelijk gelijktijdig worden uitgevoerd, zonder vertraging? Graag een reactie. De VVD bracht dit ook al op en ik ben zeer geïnteresseerd in de motie die er misschien aankomt van de SGP.
Hoe staat het met de verbreding van de A28 en de A50, als belangrijkste transportcorridors en het oplossen van de flessenhals op de A1 bij Stroe? In Gelderland wil men experimenteren met hubs waar reizigers drempelloos kunnen overstappen naar andere vervoersmiddelen, omgeven door voorzieningen als winkels, toiletten, fietsenstallingen en laadvoorzieningen. Is de Staatssecretaris bereid de provincie te helpen bij het realiseren van deze hubs? Is zij bereid een onderzoek hiernaar te starten?
Dan gaan we naar Zuidwest-Nederland. Ik ben blij met het BO MIRT Startbesluit inzake verkenning van de Binckhorst Den Haag. Kan de Minister in het voorkeursalternatief meenemen dat de bewoners van de wijk Leidschendam/Ypenburg er niet op achteruitgaan in hun reistijd als ze met het ov van Ypenburg naar Gouda/Utrecht of Den Haag Centraal willen gaan?

Dan de A4/A13/A12; die wordt steeds drukker. Het staat in de top van de filelijst van EVO en TLN, en men verwacht meer geluidsoverlast door de ontwikkelingen van de A4/N14 dan voorzien. Omwonenden uit de omliggende nieuwbouwwijken van Den Haag, Delft, Rijswijk en Voorburg maken zich zorgen. Het CDA wil graag dat er opnieuw gekeken wordt naar de geluidsbelasting die deze snelwegen geven. Graag een reactie van de Minister.
Dan de aanpak van de A12/N11. Die blijft tevens de topprioriteit van de provincie Zuid-Holland, ook gezien de verkeersveiligheid. De Minister geeft aan dat het nog niet mogelijk is een MIRT-verkenning te starten naar de capaciteitsuitbreiding van de A12 ...

De **voorzitter**:
U zit op uw zes minuten

Mevrouw **Postma** (CDA):
... in de richting van Gouda. Wanneer verwacht zij dit wel?
Dan ga ik naar Zeeland. Voor Zeeland vraag ik aandacht voor het knooppunt A58/A4. Hoe wil de Minister zorgen dat de grote opstoppingen tot het verleden gaan behoren op die snelwegen, van de Zeeuwse grens tot Roosendaal? Hoe staat het met de uitvoering van de aangenomen motie over de Westerscheldetunnel?
Voorzitter. Ik startte met de verkeersveiligheid en ik ga daar ook mee afsluiten. Er worden stappen genomen om de N57 en de N59 veiliger te maken door aanleg van rotondes. Wordt daarbij ook nog gekeken naar het verder neerzetten van een fysieke rijrichtingscheiding op deze wegen? Dank u wel.

De **voorzitter**:
U ook dank, en mooi binnen de tijd. Dan gaan we naar uw collega de heer Amhaouch. Maar voordat we dat doen, hebben we mevrouw Van Esch van de Partij voor de Dieren.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):
Ik hoor volgens mij in het pleidooi van mevrouw Postma niets over de verbreding van de A27. Ik ben wel benieuwd hoe het CDA daartegen aankijkt. Uw collega Geurts was vorige week zeer kritisch over 50 miljoen extra voor de Afsluitdijk. Hij vond het niet kunnen dat daar zomaar 50 miljoen extra werd uitgegeven. Ik ben dus wel benieuwd hoe u ertegen aankijkt dat er een half miljard extra wordt uitgegeven voor de A27, maar ik denk ook aan 125 miljoen, als ik het goed heb, voor de A16. Er zijn dus nogal wat projecten die aardig uit de klauwen lopen. Ik ben benieuwd of u het eens bent met uw collega Geurts dat dat eigenlijk niet zou moeten kunnen.

Mevrouw **Postma** (CDA):
Volgens mij zijn dat twee vragen. Ik begin even bij de eerste vraag, wat het CDA vindt van het tracébesluit A27/A12. Daar is het CDA ontzettend blij mee. Wij zien dit echt als een tracébesluit dat genomen moet worden om de regio echt goed bereikbaar te houden. Ook als we kijken naar die 125.000 woningen die als ambitie genoemd worden in die regio – mevrouw Kröger noemde dat ook al – dan heb je gewoon een goede bereikbaarheid nodig, ook voor de auto. Daar is deze weg, dit tracébesluit absoluut een belangrijk onderdeel van. Ik ben ook wel benieuwd naar de reactie van de Minister op de meerkosten. Ik heb al eerder in een interruptiedebatje met de heer Dijkstra de vraag aangekaart hoe het nou eigenlijk gaat met die projecten. Bij de Afsluitdijk zien we die overschrijding, en ook bij de zuidelijke ringweg, die ik net noemde. Het is heel belangrijk om goed te kijken hoe we dit gaan aanbesteden en hoe dit

binnen de perken blijft. Absoluut aandacht daarvoor. Maar het project kan wat het CDA betreft doorgaan.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):
Dat vind ik nog steeds niet helemaal een antwoord op de vraag die ik stelde. Het is gewoon een kwart miljard extra. Ik ben wel benieuwd waar het CDA dan het geld vandaan wil halen. Verder zie ik dat het CDA wel heel kritisch is over 50 miljoen extra, maar als het over een kwart miljard extra gaat, boven op het bizarre budget dat er al voor deze verbreding is, dan wijst u naar de Minister. Dat vind ik eigenlijk net iets te gemakkelijk. Wat gaan we dan bijvoorbeeld niet doen als u dit zo'n megabelangrijk project vindt, waarvan allang duidelijk is dat het compleet onzinnig en onnodig is, ook om vooruit te kijken? Waar haalt u dan het geld vandaan en wat gaan we dan niet doen? Gaan we bepaald onderhoud niet plegen? Wat is dan het CDA-plan?

Mevrouw **Postma** (CDA):
Het CDA verschilt duidelijk van mening over hoe belangrijk dit project is. In Utrecht komt er daarmee een soort rotonde die belangrijk is voor de verbinding tussen oost en west en noord en zuid. Daar gaan nou eenmaal gewoon veel auto's over, daar gaan veel transportbewegingen over. Als we kijken naar die projecten en de overschrijdingen, ja, daar moeten we beter naar kijken. Maar ik hoor mevrouw Van Esch niet over een ov-project als de Noord/Zuidlijn in Amsterdam. Daar hebben we ook gekeken naar overschrijdingen en zijn we bezig met oplossingen. Wat ons betreft zijn beide projecten belangrijk voor de bereikbaarheid van Nederland.

De heer **Laçin** (SP):
Ik wil toch even doorgaan op dit traject. Het valt mij ook op dat mevrouw Postma nu inderdaad veel minder kritisch is over de Afsluitdijk dan haar collega vorige week. U hebt terecht meerdere keren gehamerd op blijvende, structurele afspraken met werkgevers over thuiswerken. Aan de andere kant vindt u die verbreding bij Amelisweerd toch van heel groot belang, terwijl verschillende studies laten zien dat thuiswerken een blijvend effect heeft. Vindt het CDA dan ook niet dat we eerst die afspraken met het bedrijfsleven, waar het CDA zelf op hamert, moeten maken om vervolgens pas te gaan kijken wat nodig is om die doorstroming te verbeteren? Bij Amelisweerd zijn al alternatieven die de doorstroming verbeteren. Maar vindt het CDA die volgorde dan ook niet verstandiger, en beter passen bij datgene waar het zelf voor pleit?

Mevrouw **Postma** (CDA):
Dank voor deze vraag. Het CDA is er absoluut voor dat we betere, meer bindende afspraken maken met werkgevers, werknemers, universiteiten en hogescholen om te komen tot meer spreiding in de spits. Laten we dan ook even duidelijk zijn: een of twee dagen thuiswerken, zoals hier veel geopperd wordt door collega's, is de oplossing niet. Want die spits is op maandag, dinsdag en donderdag. Dus het gaat echt om het flexibel werken in uren. Dat is één. Ik zat in een radiointerview bij EenVandaag met professor Bert van Dee dat precies hierover ging. Hij had het ook over het effect van thuiswerken. Er is een aantal projecten in Nederland die zo cruciaal zijn vanwege de bereikbaarheid dat we die wel door moeten laten gaan. Juist die A27/A12 werd daarbij genoemd. Dat heeft ermee te maken dat 70% van de verkeersbewegingen juist plaatsvindt in de regio, en niet in de stad Utrecht.

De **voorzitter**:
Is het alweer de laatste interruptie van de heer Laçin? Ik kijk even naar de griffier.

De heer **Laçin** (SP):
Dan ga ik 'm niet doen. Dan bewaar ik die nog.

De **voorzitter**:
Ja, dat is dan even niet anders. Er is wel een vraag van mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Het is duidelijk dat we van mening verschillen over het nut van de A27. Alleen, ook het CDA is toch een partij die wel dingen zorgvuldig wil doen? Dit tracébesluit is genomen met een gigantische kostenoverschrijding waar we als Kamer niet van op de hoogte zijn gesteld en waar geen dekking voor is. Verder is het ten aanzien van stikstof eigenlijk een heel dun verhaal, waarbij de juristen zeggen dat het bakzeil gaat halen bij de Raad van State, waardoor het dus komt op het bordje van een volgend kabinet. Bovendien zegt iedereen die er een beetje verstand van heeft dat de langetermijneffecten van corona en thuiswerken eerst beter moeten worden bekeken en moeten worden gemodelleerd, zijnde iets wat ook naar ons toe komt met een NMCA voor het volgende kabinet. Dan zijn er toch alle randvoorwaarden om te zeggen: laten we dit besluit zorgvuldig nemen? De enige reden waarom nu snel door de Minister met een triomfantelijke glimlach die handtekening is gezet, is om een politiek puntje te scoren. Daar zou het CDA toch niet aan mee moeten werken?

Mevrouw **Postma** (CDA):
Er zitten hier een aantal aannames in waarvan ik denk: nou ja. We weten allemaal dat GroenLinks dit traject gewoon niet wil. Dus er wordt van alles uit de kast gehaald en elke berekening wordt neergelegd om te kijken hoe dit vertraagd kan worden. Dat komt er in de basis inderdaad op neer dat we verschillen van mening. Wat het CDA betreft is deze verbinding gewoon nodig en kunnen we niet iedereen in de trein of op de fiets zetten naar waar ze heen moeten, omdat dit simpelweg veel meer gaat over regionaal verkeer dan over verkeer dat binnen de stad Utrecht plaatsvindt en naar net iets daarbuiten. Ik noem verder de woningbouwambitie die deze regio heeft. Ik sprak hier laatst nog over met een gedeputeerde van de provincie Utrecht en die zei ook: wij hebben deze verbinding, deze uitbreiding, dit tracébesluit echt nodig om ervoor te zorgen dat we die regio kunnen blijven ontwikkelen qua woningbouw en dat die regio bereikbaar blijft voor bewoners, maar ook voor de transporten en alle pakketjes die iedereen zo graag bestelt en nodig heeft.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Dit is wonderlijk; ik hoor geen antwoord op mijn vraag. Of je nou voor of tegen bent, het moet een deugdelijk besluit zijn. Wat er nu gaat gebeuren, is dat hoogstwaarschijnlijk de Raad van State het terug gaat fluiten, waardoor het traject alleen nog maar veel langer wordt. Dus wat er moet gebeuren, is een zorgvuldige ADC-toets. Bovendien moeten er echte alternatieven liggen. Die alternatieven zijn er. Daar kunnen we politiek gezien van mening over verschillen, maar ze moeten in ieder geval uitgewerkt worden. Wat het kabinet nu doet en waar het de VVD-minister mee laat wegkomen, is eigenlijk een politiek puntje scoren door die handtekening te zetten, waardoor het uiteindelijk langer gaat duren voordat er een oplossing is voor de verkeerssituatie in de provincie Utrecht. Ik zou echt vinden dat het CDA vanuit een bestuurlijke verantwoordelijkheid daar niet aan mee moet werken.

Mevrouw **Postma** (CDA):
Wat mij betreft is dit besluit deugdelijk genoeg om stand te houden bij de Raad van State. Ik vermoed eigenlijk dat als de Raad van State dit als niet deugdelijk ziet, de vlag bij GroenLinks uit zal gaan. Dus ik zie ook niet

zozeer waar mevrouw Kröger dan zo'n punt van maakt. Juist door dit punt te maken, is zij weer bezig met te kijken hoe we dit langer kunnen rekken. Dus ik heb er vertrouwen in dat dit stand houdt bij de Raad van State.

De **voorzitter**:
Mevrouw Van Esch van de Partij voor de Dieren en daarna de heer Stoffer van de SGP.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):
Dit blijft toch interrupties oproepen. Ik ben wel benieuwd waar het CDA dan die onderbouwing vandaan haalt dat dit cruciaal is. Kunt u ons dan die specifieke rapporten toesturen? Want alle rapporten die wij gewoon krijgen, ook vanuit de wetenschap en zo, geven aan dat het complete onzin is om deze verbreding te doen. Dus waar haalt u de wetenschappelijke onderbouwing vandaan dat dit cruciaal zou zijn? De A27 staat niet in de file top tien. Zelfs het Tracébesluit geeft aan dat het WLO-scenario Laag een hoge mate van waarschijnlijkheid heeft. Dus waar haalt u dan de onderbouwing vandaan dat dit cruciaal zou zijn? Als u die wetenschappelijke informatie kan toesturen, dan kijk ik daar in ieder geval naar, want ik heb die niet.

Mevrouw **Postma** (CDA):
Als je een infrastructuurproject doet zoals dit waarbij je een weg verbreedt, dan hebben we het over jaren. Dus dat betekent ook dat je goed vooruit moet kijken naar wat er in een regio gebeurt. Ik noemde niet voor niets de ambitie van 125.000 woningen die deze regio heeft. Als wij nu kijken naar de verkeersaantallen, naar de cijfers van 2019 – 2020 is namelijk wel een beetje een bijzonder jaar met corona – dan zie je gewoon hoe druk onze wegen worden. In Nederland hebben 9 miljoen mensen een auto. Dat zijn allemaal cijfers die je mee moet nemen in die ontwikkelingen die we over tien jaar hebben wanneer die verbreding ongeveer gereed zal zijn. Dus het is constant vooruitkijken.
Dan kijk ik inderdaad naar die 70% verkeer in de regio en de ambitie van 125.000 woningen die gebouwd moeten worden, maar ook naar de trend dat we met z'n allen veel meer transportbewegingen maken. Zo bestellen we met z'n allen veel meer thuis. Ook noem ik de manier waarop dat transport nu is ingericht. Dat zijn allemaal trends die je daarin mee moet nemen. Bij het vorige debat, in juni, heb ik een motie ingediend waarin ik de Minister en de Staatssecretaris oproep om werk te maken van dat thuiswerken en die motie is breed ondersteund. Ik heb dat ook herhaald bij de begroting. Als we niets doen, is de trend dat we met z'n allen weer teruggaan naar het gedrag van voorheen. Juist daarom moeten we dit er ook bij pakken. Dus al die trends bij elkaar geven mij nog steeds de conclusie dat we deze verbreding nodig hebben.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):
Geen wetenschappelijke informatie dus, maar volgens mij gewoon vooral uw eigen gevoel. Het punt is dat we in de politiek zelf die trends kunnen sturen. Waar het gaat om de ADC-toets is er ook sprake van het kopje alternatieven. En die alternatieven liggen er, ook voor toekomstige plannen. Er is aangegeven meer ov. Er is rekeningrijden voorgesteld. Er is uitbreiding in die bak mogelijk. Het zijn wel degelijk allemaal alternatieven die voorliggen. Dus er zijn gewoon prima toekomstscenario's om de mensen die in de toekomst met hun auto ergens heen willen, de mogelijkheid te bieden om dat te doen. Die wetenschappelijke feiten liggen gewoon voor ons en die informatie is gewoon voorhanden. Ik raad u dan ook aan om dat nog een keer goed te lezen. Ik weet namelijk wel zeker dat dit gaat stranden bij de rechter, want die ADC-toets gaat het überhaupt niet worden. Dus ik vind dit echt te eenzijdig bekeken. Ik ben

dan ook benieuwd wat u van de alternatieven vindt die gewoon voorliggen.

Mevrouw **Postma** (CDA):
Volgens mij kan ik herhalen wat ik net zei. We verschillen hierover van mening. Als politiek kun je inderdaad sturen en het CDA stuurt er gewoon op dat er gezorgd wordt dat er veel meer woningen worden gebouwd. Dat is echt een speerpunt op dit moment, omdat we het belangrijk vinden dat iedereen een betaalbare woning kan krijgen. Verder sturen wij als CDA – dat betreft de motie waar ik het net over had – op het werk maken van flexibel werken om spitsen te vermijden middels afspraken met werkgevers en werknemers.

De heer **Stoffer** (SGP):
Ik heb eigenlijk een vraag in het verlengde van wat zojuist gevraagd werd, maar dan misschien een wat andere richting op. Ik heb ook eens gekeken naar de alternatieven die er zijn binnen de bak. Mevrouw Postma heeft vast ook gekeken naar die alternatieven. Ik heb ze ook bekeken en ik heb de indruk dat de alternatieven die voorgesteld worden binnen de bak qua doorstroming maar vooral qua verkeersveiligheid – dat is toch ook voor mevrouw Postma een heel belangrijk ding – geen reële alternatieven zijn, dus dat het naast de doorstroming ook echt van belang is voor de verkeersveiligheid om alternatieven buiten de bak te zoeken. Ik hoor graag of mevrouw Postma daar net zo tegen aankijkt.

Mevrouw **Postma** (CDA):
Mooi dat de heer Stoffer dit noemt. Zoals jullie uit mijn inbreng kunnen opmaken, vindt het CDA verkeersveiligheid ontzettend belangrijk. Dus dat is absoluut een punt dat wij meewegen. Wij hebben het idee dat wat nu voorligt, het meest optimale is om te doen. Dus daar houden we ons graag aan vast.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan komen we bij de heer Amhaouch voor zijn vijf minuten in eerste termijn.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Dank u wel, voorzitter. Ik ga ook weer een rondje Nederland maken, maar dan over het spoor en af en toe door een buis.
Ik begin bij Noordwest-Nederland. In Noord-Holland Noord is verdubbeling van het spoor Alkmaar-Den Helder van belang voor de ontwikkeling van het gebied, zoals de plannen voor grootschalige woningbouw. Welke ruimte ziet de Staatssecretaris daarvoor bij het MIRT? Het schrappen van de intercity Amersfoort-Amsterdam Centraal is niet goed geland buiten Amsterdam. Is hier sprake van een eenzijdige besluitvorming en door wie is dit besloten? Kan de Staatssecretaris deze keuze motiveren? Wanneer wordt hier een definitief besluit over genomen?
Voorzitter. Dan gaan we naar Zuid-Nederland. Complimenten voor de voortgang rondom de stations Den Bosch en Eindhoven, de knelpunten bij station Venlo en de aanpassing op stations vanwege de toekomstige IC-verbindingen Randstad-Aken en Eindhoven-Düsseldorf. Ook complimenten voor het feit dat samen met de Brainportregio een plan is gerealiseerd dat gedragen wordt door de provincie en maar liefst 21 gemeenten en het bedrijfsleven. Belangrijk vanwege de grote opgave van 62.000 woningen, samen met de grote kansen en noodzaak om de mainport een schaalsprong te laten maken naar een toekomstig verdienvermogen, met de wereldwijde rol die deze vervult op het gebied van hightech en smart industries. Een gedragen plan is één, maar harde investeringen is een tweede. Kunnen de beide bewindspersonen aangeven dat de investeringsbesluiten komend jaar gaan vallen? Zonder

perspectief verliezen we het vertrouwen van alle betrokken partners. Verder roept het CDA de Staatssecretaris op het definitieve keuzebesluit nog door dit kabinet te laten nemen voor een go van de IC naar Aken. Kan de Staatssecretaris hier een harde toezegging op doen?
De Maaslijn is vandaag herhaaldelijk genoemd. Die moet de verbinding tussen Nijmegen, Venlo en Maastricht, allemaal 100.000-plussteden versterken. We lezen nu alweer voor de derde keer een tegenvallende raming. Wat is hier aan de hand? Wat gaat de Staatssecretaris doen om dit voortvarend op te pakken? Hier ligt maar liefst 153 miljoen cofinanciering vanuit de regio op de plank.
Dan wil ik het nog hebben over de buisleidingen. Kan de Minister het CDA toezeggen dat de vervolgstappen die nodig zijn naar aanleiding van de haalbaarheidsstudie Buisleidingen Rotterdam-Duitsland, worden doorgezet en niet worden opgehouden door wel of geen nieuwe verkiezingen?
Dan Noord-Nederland. Wat het CDA betreft moet er een deltaplan van en voor het noorden komen om over de provinciegrenzen van Groningen, Friesland, Drenthe en Flevoland heen te kijken. De combinatie van de Lelylijn met woningbouw van maar liefst 100.000-plus woningen zorgt voor een economische katalysator en een schaalsprong voor werken en wonen in het noorden. Tevens is de Lelylijn naar de toekomst toe een belangrijke toegevoegde waarde voor de bereikbaarheid van en naar Lelystad Airport en de grensoverschrijdende aansluitingen met Bremen en Hamburg. Is de Staatssecretaris bereid dit op te zetten met haar collega's van Binnenlandse Zaken en Economische Zaken en de vier genoemde provincies? Wil zij dit expliciet betrekken bij het Toekomstbeeld OV 2040?
Goed dat de Staatssecretaris 10 miljoen heeft gereserveerd voor de aanleg van grensoverschrijdend spoor tussen Coevorden en Bad Bentheim. Moet het station een update krijgen? Wat zijn de mogelijkheden hiervoor met cofinanciering? Ook vraag ik de Staatssecretaris naar de status van de motie inzake een haalbaarheidsonderzoek Nedersaksenlijn.
In Friesland is de spoorbrug over het Harinxmakanaal bij Leeuwarden aan vervanging toe. Dit staat niet in het MIRT-overzicht. In welke fase bevindt zich dit?
Dan gaan we naar Oost-Nederland. De Kamer heeft de Staatssecretaris bij het traject Amersfoort-Apeldoorn eerder gevraagd om een tijdelijke intercitystop Barneveld-Noord, mede vanwege FoodValley. Er is destijds met Gelderland en Overijssel afgesproken dat de optie van een nieuw station aan het hoofdrailnet op de lange termijn bij Barneveld-Noord onderdeel zou zijn van een nadere analyse voor het Toekomstbeeld OV 2040. Wat is de uitkomst? Die zou rondom deze tijd bekend moeten zijn. Graag hoor ik ook een update van de verdubbeling van het spoorgebruik vanaf 2026 tussen Arnhem en Winterswijk.
Dan dé verbinding: Amsterdam-Berlijn. Er is veel over gezegd. We hebben inmiddels het rapport gekregen. Dat geeft aan dat er vele wegen zijn die naar Berlijn leiden. Hoe duidt de Staatssecretaris de uitkomst en kan zij inzicht geven in het besluitvormingsproces? Voor de korte en middellange termijn is een Europees IC-station en een versnelling via dit traject het meest efficiënt. Is de Staatssecretaris bereid hier de daad bij het woord te voegen? Is het mogelijk om een quickscan te laten doen om te onderzoeken of het mogelijk is om de Thalys door te laten rijden naar Zwolle en daar te laten overnachten? Hierdoor ontstaat een win-winsituatie.
Voorzitter. Zuidwest-Nederland. Het grensoverschrijdend spoor tussen Gent en Terneuzen komt elke MIRT terug.

De **voorzitter**:
Voordat u daarop verdergaat, is er een vraag van mevrouw Kröger. Als u uw microfoon uit wilt doen, geef ik mevrouw Kröger het woord.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Klopt het dat ik nog drie vragen heb?

De **voorzitter**:
Nog twee. Wij hebben beiden nog twee staan.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Inmiddels één.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Dan bewaar ik hem nog even.

De **voorzitter**:
U bewaart hem nog. Dan geef ik het woord weer terug aan de heer Amhaouch van het CDA.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Dank, voorzitter. Ik was gebleven bij Zuidwest-Nederland.

De **voorzitter**:
U bent overigens al bijna door uw tijd heen. Het is dus even aan u hoe u omgaat met uw tweede termijn. U zit nu op vijf minuten.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Vijf minuten. Ik pak nog een paar seconden mee.

De **voorzitter**:
Helemaal goed.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Dan het grensoverschrijdend spoor tussen Gent en Terneuzen. De heer Wientjes heeft het ook genoemd in zijn advies. Gaat deze lijn nu in een stroomversnelling komen?
Dan tot slot een vraag namens mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie. Zij heeft mij verzocht om één vraag uit te spreken. Ik weet niet of dat van mijn tijd afgaat. Is de Staatssecretaris bereid te werken aan een plan om ook voor de korte termijn maatregelen te treffen voor de versnelling via spoor naar Noord-Nederland? Dit namens de ChristenUnie, in collegialiteit binnen onze partijen.

De **voorzitter**:
Ik vind het wel creatief. Er is een vraag voor u van de heer Moorlag, uit Noord-Nederland.

De heer **Moorlag** (PvdA):
Ik kom even terug op een punt dat de heer Amhaouch aansneed, namelijk de Maaslijn. Eerst complimenteer ik hem met zijn vurig betoog voor de Lelylijn. U introduceert me als afkomstig uit Noord-Nederland, dus laat ik dat maar noemen. De Maaslijn: een raming die weer opwaarts is bijgesteld. Er zit al heel veel regionaal geld in. Deelt de heer Amhaouch mijn opvatting dat het niet zo kan zijn dat het nu weer ophogen van het budget kan worden afgewenteld op de regio en dat voor ramingsproblemen en projectbeheersingsvraagstukken de Minister primair de verantwoordelijkheid moet nemen?

De heer **Amhaouch** (CDA):
Ten eerste het belang van de Maaslijn. Ik heb het net al genoemd. De Maaslijn is geen regiolijntje meer. Ooit was het een regiolijntje, maar nu zit hij propvol met allerlei studenten vanuit Nijmegen richting Venlo, Sittard en zelfs naar Maastricht. Dat zijn allemaal 100.000-plussteden. Ik

vind die lijn van nationaal belang. Er is zeker een bepaalde verantwoordelijkheid bij het kabinet. Maar het stoort mij ook dat wij keer op keer berekeningen krijgen van ProRail, die daarin toch gespecialiseerd is, en dat de kosten alleen maar hoger en hoger worden. De provincies Limburg, maar ook Brabant en Gelderland hebben hun nek uitgestoken. Er ligt maar liefst 153 miljoen op de plank. Wat het CDA betreft moet deze lijn, los van hoe we het oplossen, voortvarend opgepakt worden. Het mag in ieder geval niet afgewimpeld worden op de provincies. Ik ga ervan uit dat ze er samen uitkomen en dat dit voortvarend opgepakt wordt.

De **voorzitter**:
Dan komen we bij de eerste termijn van de heer Laçin. U heeft tien minuten.

De heer **Laçin** (SP):
Dank, voorzitter. Tijdens de voorbereiding van dit ook voor mij laatste MIRT-overleg heb ik eens goed gekeken naar de punten die ik de afgelopen jaren heb ingebracht en naar wat daarmee is gebeurd. Dan zie ik gelukkig dat er ook goede dingen zijn gebeurd, zoals de omvorming van het Infrastructuurfonds naar het Mobiliteitsfonds, waardoor de mobiliteit en de bereikbaarheid centraal staan, en het gegeven dat het meeste geld naar asfalt gaat verleden tijd is. Ook heb ik met andere partijen aandacht gevraagd voor de sluizen bij Kornwerderzand, het stoppen van de bomenkap langs de A9 bij Ouder-Amstel om ruimte te maken voor een tankstation, investeringen voor de fiets en ruimte voor de voetgangers, ook voor hen die niet of slecht zien. Ook de binnenvaart staat nu veel beter op het netvlies van de Minister en van de Kamer, wat noodzakelijk was gezien de situatie waarin schippers zich bevonden en nog steeds bevinden.
Mijn inzet is altijd geweest om niet onnodig asfalt aan te leggen, omdat files dan niet korter maar juist breder worden. Keer op keer heb ik het failliet van de marktwerking in het openbaar vervoer onderbouwd met voorbeelden uit het hele land en aan de hand van ervaringen van chauffeurs en machinisten. Maar of ik deze bewindspersoon heb weten te overtuigen? Ik zal het me altijd blijven afvragen. Want de keuzes die nu nog steeds worden gemaakt, zijn soms onnavolgbaar en wat mij betreft niet te begrijpen. Er zijn op IenW een aantal dossiers waarmee burgers in de avonduren bezig zijn om fouten uit onderzoeken te halen, die er, bewust of onbewust, altijd weer in te vinden zijn. Kijk naar het luchtvaartdossier en alles rondom Lelystad Airport. Toch denkt de Minister nog altijd door te kunnen drukken, terwijl inmiddels zo'n beetje iedereen beseft dat de nieuwe luchthaven voor prijsvechters niet van deze tijd is. Ook op milieuvlak zijn er een aantal voorbeelden, maar daar hebben we het vandaag niet over.
Een van de dossiers is de verbreding van de A27 bij Amelisweerd. Al in 2018 vroeg ik de Minister om, in de aanloop naar de uitspraak van de Raad van State over de PAS, een pas op de plaats te maken. «We hebben goede analyses gemaakt». «We zien geen groot onheil naderen». «De mens lijdt het meest door het lijden dat hij vreest». Dat waren de antwoorden van deze Minister op mijn vragen. We zijn nu twee jaar, een vernietigende uitspraak van de Raad van State en een vernietigend tracébesluit verder. Toch denkt de Minister ook hier door te kunnen denderen. Ze tekende drie weken geleden een nieuw tracébesluit zonder ook maar enig idee te hebben of dit besluit standhoudt voor de rechter. Het proces om bezwaar aan te tekenen tegen het besluit is geopend en loopt tot 13 januari 2021. Ik hoop dat heel veel mensen hier gebruik van zullen maken. Laat dat een oproep zijn. Gisteren voerden honderden mensen actie tegen dit besluit en het handelen van de Minister om natuur van bijna 200 jaar oud te laten verdwijnen voor asfalt, files en uitstoot. Luister naar die mensen, zou ik tegen de Minister willen zeggen, en stop

met dit belachelijke plan, dat al voordat het is begonnen ruim een kwart miljard meer kost dan vooraf was gecommuniceerd. Nu is het bijna 1,5 miljard. U hoort het goed. Dat geld moet wat ons betreft naar het ov. Een tiende daarvan kan naar het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel voor één jaar, waar we morgen over gaan stemmen. Ik ben benieuwd wat de partijen morgen gaan doen.
Voorzitter. Dan ga ik over naar het spoor en het ov. Ik begin bij de Lelylijn, waar ik twee jaar geleden al om vroeg. De Staatssecretaris vond het toen te vroeg, maar nu zie ik dat steeds meer partijen die opnemen in hun verkiezingsprogramma. De Staatssecretaris was vorige week zondag bij Buitenhof zelf ook positief. Na het potentieonderzoek kan dat ook bijna niet anders. De Lelylijn biedt kansen voor grensoverschrijdend treinverkeer, woningbouw en banen. De Staatssecretaris stelt in haar brief dat zij eerst andere onderzoeken wil afwachten en die in samenhang met de regio wil bespreken in de context van het Toekomstbeeld OV. Daarna wil ze pas conclusies trekken. Ik wil graag weten welke onderzoeken er nog aan zitten te komen en wanneer die komen. Kan de Staatssecretaris deze onderzoeken, net als het potentieonderzoek, meteen doorsturen naar de Kamer? Dan weet ik hoelang ik nog moet wachten voordat ik mijn aangehouden motie voor een MIRT-verkenning, inclusief een MKBA, voor deze lijn in stemming kan brengen.
Dan van het noorden naar het zuiden: de intercity tussen Heerlen en Aken. Op 26 november heb ik een interessante Zoom-bijeenkomst gehad. Een aantal collega's die hier vandaag zijn, waren daar ook bij aanwezig. Wethouders en bestuurders van alle steden op de lijn Den Haag-Aken waren enthousiast over de waarde die deze verbinding voor hun stad, provincie en deelstaat zal hebben. De investeringen zijn gedaan en ook de NS heeft aangegeven dat klaar te zijn om deze verbinding te gaan rijden. Maar toch blijft de Staatssecretaris op de rem trappen op dit traject door besluitvorming uit te stellen. Dat ProRail onderzoek moet doen, begrijp ik, maar de keuze om het doortrekken van deze lijn op te nemen in de concessie voor het HRN vanaf 2025 en daarmee de NS aan te wijzen als vervoerder, kan je nu maken. Dat scheelt ProRail werk, omdat de opdracht dan duidelijker en ook kleiner is. Wat houdt de Staatssecretaris tegen?
Dan de Maaslijn. Die is een aantal keer genoemd. Dat is een lijn met een lange geschiedenis. Net nu we dachten dat de problemen rondom de elektrificatie en de spoorverdubbeling waren opgelost, komen er berichten dat het project toch tientallen miljoenen duurder gaat uitpakken. Het is voor reizigers, onderwijsinstellingen en bedrijven van groot belang dat het project niet verder vertraagt. De regio legt al een aanzienlijk deel van het budget neer. Is de Staatssecretaris bereid om bij te springen, zodat de geplande werkzaamheden door blijven gaan?
Voorzitter. Er ligt een enorme woningbouwopgave voor ons en daarmee ook een infraopgave. Rondom Den Haag, Rotterdam en Dordrecht moeten er 160.000 woningen komen en is het op de weg al enorm druk. Hoogwaardig ov en meer capaciteit op het spoor zijn daarom noodzakelijk. Welke plannen liggen er al om deze druk op te vangen? Zijn er bijvoorbeeld mogelijkheden om meer treinen te laten rijden op het huidige spoor? En waar liggen mogelijkheden voor het realiseren van nieuwe stations, voor traditioneel spoor of wellicht lightrail?
Ook Utrecht en omgeving hebben investeringen nodig. De stad barst uit zijn voegen, terwijl in de komende jaren nog duizenden mensen zich in de regio zullen gaan vestigen. Om al die mensen te kunnen bedienen, is er een schaalsprong van het ov nodig. De SP is blij dat er nu echt een verkenning komt om het ov in de regio Utrecht aan te gaan pakken. Utrecht Science Park moet beter bereikbaar worden, maar er moet ook gekeken worden naar hoe Utrecht Centraal ontlast kan worden. Er komen dagelijks duizenden reizigers die daar overstappen op een trein die ze brengt naar waar ze heen moeten. Zien de bewindspersonen niet dat het geld dat nu in de wegverbreding bij Amelisweerd geïnvesteerd gaat

worden, veel beter daar terecht had kunnen komen? Het geld kan immers maar één keer uitgegeven worden. Beoogde stations, zoals Lunetten-Koningsweg, kunnen Utrecht Centraal ontlasten als er ook intercity's kunnen stoppen. Hoe kijkt de Staatssecretaris hiernaar?
Voorzitter. Dan kom ik ook op asfalt, maar dan wel rood asfalt; onze fietsinfrastructuur. Complimenten daar waar ze horen. De SP is blij met de aandacht en het geld voor de fietsinfrastructuur. Ook de ontwikkeling rondom het Nationaal Toekomstbeeld Fiets is een stap in die goede richting. Ik mis daarbij nog wel het structureel vrijmaken van middelen voor alle mooie ambities. De Fietsersbond houdt een pleidooi om ook fietsprojecten in te dienen bij het Europees Herstelfonds. Dat is een oproep waar ik me graag bij aansluit. Hoe staat het daarmee? We ontkomen er niet aan om ook zelf structureel geld vrij te maken. Graag hoor ik van de bewindspersonen hoe zijn ertegenover staan om een vast percentage van het geld bedoeld voor asfalt te investeren in hoogwaardige fietsinfrastructuur, in het beeld van het Mobiliteitsfonds dat we gaan krijgen. Wat betreft de Afsluitdijk heeft GroenLinks vorige week bij het WGO Water een motie ingediend om een oplossing te vinden voor de fietsers, zodat zij niet zes jaar lang niet over de Afsluitdijk kunnen. Ik hoop dat die motie morgen wordt aangenomen. Ik hoop dat de Minister dan ook snel met oplossingen gaat komen.
Voorzitter. Dan wil ik afsluiten in Groningen, te beginnen bij de Ringweg Zuid A7. De aanpak hiervan is al jaren vertraagd en kost miljoenen meer dan oorspronkelijk bedacht, om nog maar te zwijgen over de overlast waar omwonenden nu al veel te lang in zitten. De provincie en de gemeente zijn de wanhoop inmiddels nabij nu de aannemer de werkzaamheden deels heeft stilgelegd. Financieel lijkt er op dit moment ook geen oplossing te zijn. De stad heeft het geld niet en als de provincie moet bijspringen, dan kunnen allerlei andere infrastructurele projecten jarenlang in de ijskast, waaronder belangrijke spoortrajecten. Ondertussen blijft het vanuit het Rijk stil en dat terwijl Rijkswaterstaat in het probleem zeker ook een rol speelt. Zij zijn verantwoordelijk geweest voor de directievoering. De SP vindt het dan ook bizar dat elke verantwoordelijkheid door Rijkswaterstaat van de hand wordt gewezen. Dit is een ordinaire centenkwestie geworden. Omdat het niet in de achtertuin van Den Haag of de Randstad speelt, wordt er gedaan alsof het er niet is. Wij vragen actie van deze Minister, zodat de problemen worden opgelost en Groningen verder kan. Wat gaat zij doen?
Dan de bruggen in Groningen. We hameren, volgens mij Kamerbreed, al heel lang op het snel vervangen van de Paddepoelsterbrug, maar de vervanger moet wel een brug op negen meter worden. Dit gebeurt terwijl verschillende gemeenteraden, provinciale staten, gebruikers en de Fietsersbond pleiten voor herstel op de oude hoogte, zodat de brug toegankelijk blijft voor fietsers en voetgangers. Dit geldt ook voor de Gerrit Krolbrug, waar omwonenden door de Minister gewoon genegeerd worden. Waarom doet de Minister dit en luistert zij niet naar de wensen van de mensen aldaar, die een lagere, beweegbare brug willen? Het gaat dagelijks in totaal om rond de 30.000 mensen die gebruikmaken van deze brug en zij verdienen een passende oplossing. Fietsers en voetgangers moeten evenredig worden meegenomen in het besluit, dus ik vraag de Minister om dit besluit te heroverwegen en hun wensen daarin mee te nemen.
Daar wil ik het in mijn eerste termijn bij laten, voorzitter. Ben ik binnen de tijd gebleven?

De **voorzitter**:
Het is helemaal keurig. U zit op 9 minuten en 55 seconden. Dank u wel. Dan komen we bij uw collega van de D66-fractie en hij heef twaalf minuten voor zijn eerste termijn.

De heer **Schonis** (D66):
Dank u, voorzitter. Vandaag is het laatste rondje MIRT van deze kabinetsperiode. Voordat ik toekom aan mijn rondje Nederland, zal ik beginnen met een algemeen onderwerp en dat is de manier waarop het Rijk omgaat met omwonenden en andere betrokkenen bij grote infraprojecten. Dat noemen we met een duur woord ook wel «omgevingsmanagement». De reden dat ik met dit onderwerp begin, is dat ik in de voorbereidingen voor vandaag veel meer kritiekpunten te horen kreeg dan andere jaren, zowel van bewoners als van bestuurders. Dat was niet specifiek uit één regio, maar vanuit het hele land. Is hier niet sprake van een structureel probleem?
Bij een groot infraproject komt natuurlijk veel kijken. De voortgang van zo'n project wordt in verschillende fasen opgedeeld. Je begint met de verkenningsfase, dan volgt de besluitvormingsfase en uiteindelijk ga je over tot de uitvoering als laatste fase. Elk van die drie fasen vraagt om een andere manier van communiceren en omgang van de overheid met omwonenden en belanghebbenden. In de verkennende fase gaat het om de vraag welk probleem opgelost kan worden. Op welke wijze kun je dat doen en wat komt daar dan bij kijken?
Laten we als voorbeeld eens een bestaande brug over een kanaal nemen, die vervangen moet worden. Je kunt een hoge brug maken, zodat het scheepvaartverkeer daar makkelijk onderdoor kan varen en de brug niet zo vaak meer open hoeft. Het nadeel voor de buurt is dat je dan met z'n hoog talud voor de deur komt te zitten, omdat de weg naar de brug moet worden opgehoogd. Maak je een lagere brug, dan hebben de omwonenden vrij uitzicht, maar dan moet de brug vaker open, wat zowel voor het wegverkeer als voor het scheepvaartverkeer meer wachttijd oplevert.
Dit is een simpel voorbeeld dat de dilemma's volgens mij wel aardig weergeeft. Ik heb het natuurlijk ook niet zelf verzonnen, want dit is precies wat er speelt rondom de Gerrit Krolbrug in Groningen. In de verkennende fase is het nog niet de bedoeling om een oplossing te kiezen. Je maakt alleen inzichtelijk wat de voor- en nadelen van een mogelijke oplossing zijn. Wanneer een bewonerscollectief een oplossing aandraagt, zou het de overheid dan ook sieren om deze oplossing integraal mee te nemen in het verkennend onderzoek. Dat is gelijk mijn eerste vraag aan de Minister. Bent u bereid om bewonersvarianten voor de Gerrit Krolbrug in het onderzoek mee te nemen? Zo nee, waarom niet? U verplicht zich nog tot niets en u luistert naar de omgeving.
Voorzitter. Het draait bij goed omgevingsmanagement om het serieus nemen van de belangen van anderen en die meenemen in de besluitvorming. Doe je dat goed, dan versterkt het de onderbouwing van je eigen besluit en creëer je meer draagvlak voor hetgeen waaraan je werkt. Ik ben dan ook aangekomen bij de besluitvormende fase. In deze fase draait het om de gekozen oplossing en het besluit van de overheid daarover. Was de verkennende fase nog vrijblijvend, in deze fase is het eindresultaat een juridisch bindend besluit. De overheid heeft daarom de plicht om over de zienswijze en beroepsprocedure goed en duidelijk te communiceren. Ook moeten adviezen van onafhankelijke derden, zoals de Commissie voor de m.e.r., serieus in de besluitvorming worden meegenomen.
Hoe kijkt de Minister bijvoorbeeld aan tegen het advies van de Commissie voor de m.e.r. over het project A4 Haaglanden? De commissie zegt het volgende. «Sinds het voorkeursbesluit uit 2012 is de aandacht in de regio voor duurzame mobiliteit sterk gegroeid, onder andere met initiatieven gericht op het realiseren van een structurele modal shift van autogebruik naar ov en fietsverkeer.» Hoe het voorkeurbesluit zich tot deze ontwikkeling verhoudt, is in het MER niet onderzocht. Gaat de Minister dit onderzoek alsnog doen? Zo nee, waarom dan niet? Ik en de collega's hier aan tafel hebben de afgelopen jaren niet voor niets aangedrongen op het

stimuleren van ov en fiets. Moet de asfaltmachine wel worden aangezwengeld? Is deze verbreding eigenlijk nog wel nodig?
Voortschrijdend inzicht en adviezen kunnen juist in deze fase nog tot aanpassingen in de besluitvorming leiden. Voorkom een tunnelvisie. Wanneer een besluit eenmaal is genomen en de juridische procedure is afgerond, volgt de fase van de uitvoering. Ook dan blijft een goede communicatie met de buren van groot belang, bijvoorbeeld wanneer de uitvoering van een project onverhoopt langer duurt, zoals bij de Afsluitdijk het geval is. Ik vroeg de Minister vorig jaar april al naar de oplossing hiervoor. Ik vraag het vandaag nog maar een keer. Wat gaat de Minister doen om te voorkomen dat fietsers de komende zes jaar geen gebruik kunnen maken van de Afsluitdijk?
Sowieso constateerde ik net, zoals mevrouw Postma en mevrouw Kröger net voor mij, dat projecten van deze Minister wel erg vaak uitlopen. Naast de Afsluitdijk zie ik vertraging op projecten als de Ringweg Groningen, de Twentekanalen, de Zeesluis IJmuiden, knooppunt Hoevelaken en de Grensmaas.
Voorzitter. Ik stop even met mijn bespiegelingen over omgevingsmanagement. In 2008 heeft de commissie-Elverding waardevolle adviezen uitgebracht over de vraag hoe de overheid de besluitvorming van grote projecten kon verbeteren. Veel van deze adviezen zijn opgevolgd. In de nieuwe Omgevingswet is de Elverdingaanpak, zeker waar het de verkennende fase betreft, inmiddels wettelijk verankerd. Maar alleen het aanpassen van de wet is niet genoeg om het onderwerp omgevingsmanagement goed in het vizier te houden. Problemen als bestuurlijke drukte, bestuurlijke consistentie en de kwaliteit van ambtelijke voorbereiding zijn minstens even belangrijke aandachtspunten uit dat rapport-Elverding. Die onderwerpen gaan over houding en gedrag. Die verander je niet met een wet. Hoe gaat de Minister ervoor zorgen dat de projectorganisatie een omgevingsgerichte houding aanneemt en de blik naar buiten gericht blijft?
Voorzitter. Dan komt het moment waarop iedereen natuurlijk heeft gewacht en kan iedereen de bingokaarten er weer bij pakken. Ik kom namelijk over mijn rondje Nederland te spreken. Ik start vandaag in het midden van het land en wel bij de wegverbreding van de A27. Vorige maand verraste de Minister ons via Twitter met een filmpje dat zij het tracébesluit van de A27 Utrecht had getekend. We hebben in dit land een groot stikstofprobleem. Veel grote projecten, waaronder de A27, kunnen niet zonder meer doorgaan. Waarom dit project dan wel? Ik heb een aantal schriftelijke vragen gesteld over de wijze waarop de Minister het stikstofprobleem rond de A27 denkt te kunnen oplossen. Die vragen zijn door de Minister tot op heden echter nauwelijks beantwoord. Ik wacht met smart op de onderbouwing dat dit project past binnen de beschikbare stikstofruimte. Ik vond het goed om te horen dat meneer Dijkstra beaamde dat als we op dit punt zo meteen onvoldoende onderbouwing hebben, het tracébesluit sneuvelt bij de Raad van State.
Nog opvallender is dat de Minister vorige week ook bekendmaakte dat het project ruim een kwart miljard euro duurder gaat uitpakken dan tot nu toe was begroot. Een kwart miljard. Wanneer wist de Minister dat dit project zo veel meer ging kosten? Had zij dit vorige maand bij de begrotingsbehandeling niet kunnen melden aan de Kamer? Waarom heeft ze dat niet gedaan? Hoe gaat de Minister deze enorme tegenvaller opvangen binnen het project? We hebben namelijk tot op heden geen verzoek gezien van de Minister voor extra geld. Is de Minister het met D66 eens dat deze handelwijze op zijn minst onzorgvuldig is? Is ze bereid om het tracébesluit aan te houden tot het moment dat er dekking gevonden is voor het gat van een kwart miljard?
Om in de buurt te blijven van de A27: de westelijke randweg Amersfoort, de N221. Dat is een regionaal project dat de spoorlijn Amersfoort-

Hilversum kruist. Door de spoorkruising nu aan te pakken, kan de fietsroute ter plaatse worden verbeterd.

De **voorzitter**:
Voordat u doorgaat, is er een vraag van mevrouw Kröger op het vorige punt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ja. Ik deel de hele kritische houding van D66 op dit punt. Alleen is mijn vraag wat de Minister nu moet doen. Ik hoor de heer Schonis zeggen dat ze het tracébesluit moet aanhouden. Betekent dit niet tot uitvoer overgaan, dus dat het de ijskast ingaat? Er is een premature handtekening gezet. Is de heer Schonis dat met mij eens en wat wil hij concreet dat de Minister doet?

De heer **Schonis** (D66):
Dank voor deze vraag. Het is een bevoegdheid van de Minister om een tracébesluit te nemen, of dat prematuur is of niet. Ik denk dat het prematuur is, omdat ik zowel de stikstofonderbouwing als de financiële onderbouwing nog steeds mis. Maar goed, het is haar eigen keuze om dat nu te doen. Dan is het mijn rol als controlerend Kamerlid om daar kritisch naar te kijken. Daarbij constateer ik dat de Minister een handtekening heeft gezet onder een besluit dat ik niet kan controleren. Ik verwacht van de Minister dat zij inderdaad ... Het is gepubliceerd en de beroepstermijn loopt, dus dat kan ik niet terugdraaien. Dat kunnen wij ook als Kamer niet terugdraaien, maar ik kan wel aan de Minister vragen om het besluit aan te houden tot wij duidelijkheid hebben over dat kwart miljard. Ik schat in dat het erop neerkomt dat bij de volgende formatie hierover besloten moet worden, maar dat is wellicht nog een goede vraag voor de Minister. Dat denk ik.

De **voorzitter**:
Mevrouw Kröger, laatste vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Los van die twee onduidelijkheden is er natuurlijk ook de vraag die de heer Schonis net aan de heer Dijkstra stelde: moeten we niet nut en noodzaak van die zeven MIRT-projecten, dus inclusief de A27, eens heel goed tegen het licht houden, gegeven alle ontwikkelingen die er zijn geweest sinds deze projecten in de afwegingsfase hebben gezeten? Er zijn jaren geleden keuzes gemaakt. Nu zou je die keuzes wellicht anders maken. Mijn partij zou dat in ieder geval doen. Is de heer Schonis het met mij eens dat we de A27 moeten heroverwegen en dat dat de inzet zou moeten zijn in een volgend kabinet?

De heer **Schonis** (D66):
Volmondig ja. We hebben zelfs exact deze vraag gesteld bij een schriftelijk overleg, deze zomer. Door corona is de mobiliteit gewoon anders. Die wordt structureel anders. Dat beamen alle deskundigen. Net in het interruptiedebat tussen SGP en CDA kwam het op de oplossingen binnen de bak bij de A27. Ik hoor de heer Stoffer meteen zeggen dat hij verkeersveiligheid heel belangrijk vindt. Mevrouw Postma van het CDA gaf dat ook meteen aan: ik vind verkeersveiligheid heel belangrijk. Ja, ik vind dat ook heel belangrijk, maar dan koppel je wel gelijk één aspect van zo'n besluit, verkeersveiligheid, aan het totale besluit. Die afweging heb ik nu niet kunnen controleren. De Minister heeft de stikstofvragen die ik heb gesteld, niet of summier beantwoord. De stukken zijn nu pas naar buiten gekomen. Het zijn enorme rapporten. Ik weet niet of iemand überhaupt al de tijd heeft gevonden om die te lezen. En over de financiële onderbouwing krijg

ik ineens te horen dat er een gat van een kwart miljard is en ik weet niet hoe we dat gaan dekken.

De **voorzitter**:
Dat leidt tot een vraag van mevrouw Postma.

Mevrouw **Postma** (CDA):
Ik ben nu eigenlijk wel een beetje verbaasd. De heer Schonis begon ermee dat we naar die financiële onderbouwing moeten kijken en dat we het moeten uitstellen. Naarmate het betoog vorderde, of eigenlijk als antwoord op de vragen van mevrouw Kröger, kwamen er steeds andere argumenten bij. Ik hoorde zelfs dat we het maar moeten uitstellen tot na de verkiezingen. Wat is de handtekening van D66 nog waard onder het regeerakkoord, waarin we hebben afgesproken dat we deze projecten zouden doen?

De heer **Schonis** (D66):
De vraag waarvan je kon verwachten dat die kwam. Wat is die handtekening waard? We hebben met zijn allen afgesproken dat de ring Utrecht door zou gaan. Dat staat inderdaad in het regeerakkoord. Er staat niet bij dat het een kwart miljard duurder mag worden bij de A27 Amelisweerd. In de tussentijd, na het regeerakkoord, hebben we te maken gekregen met een nieuwe situatie rondom stikstof. Dat is u binnen het CDA ook overkomen. Daardoor moeten we nieuwe afwegingen maken. Kijk mensen, het regeerakkoord is inmiddels van vier jaar geleden. Ik merk bij het CDA een Oost-Indische, of in ieder geval willekeurige kritische houding. Dat verbaast me een beetje. Vorige week was ik blij om te horen dat collega Geurts van het CDA met mijn collega De Groot erg kritisch was over de 50 miljoen overschrijding bij de Afsluitdijk. Maar met een kwart miljard bij de A27 moet het wel door kunnen gaan, want «dat vinden we heel belangrijk binnen het CDA». U bent net zo aan het kaarten met dingen die u belangrijk vindt als ik.
Voor D66 is het duidelijk. We hebben inderdaad gezegd dat dit project door kan gaan, maar we hebben nooit gezegd dat dat een kwart miljard meer mag kosten. Er is een nieuwe situatie ontstaan rondom stikstof. Dat is mijn antwoord.

Mevrouw **Postma** (CDA):
De Minister geeft hierbij aan dat ze rekening heeft gehouden met het stikstof. Dat heeft ze nu meegenomen. Ze verwacht dat dit standhoudt bij de Raad van State. Daar hebben we het al eerder over gehad. Dat is eigenlijk een van uw grootste argumenten. U heeft er net weer een nieuw argument bij gevonden. Het is zoals ik al tegen andere collega's zei: u blijft maar zoeken. Ik wil toch echt antwoord hebben op die vraag: als de Minister aangeeft dat het kan, staat D66 dan nog steeds met zijn handtekening onder dit regeerakkoord?

De heer **Schonis** (D66):
Vooropstellend dat ik niet op zoek ben naar nieuwe argumenten: ik word geconfronteerd met een nieuw gegeven, namelijk dat er door de handtekening van de Minister ineens een gat van een kwart miljard in het project A27 zit. Op het moment dat de handtekening onder het regeerakkoord werd gezet, wisten wij dat niet, en u ook niet, mevrouw Postma. Dus wat is de handtekening waard? De handtekening van gisteren of vorige week is net zo veel waard als die rondom het regeerakkoord. We hebben alleen nooit een handtekening gezet voor een overschrijding van een kwart miljard.
Als controlerend Kamerlid vraag ik gewoon hoe de Minister dat gat van een kwart miljard denkt te gaan vullen. Dat is geen nieuw argument. Het is gewoon een nieuw gegeven dat we pas sinds vorige week kennen, net als

u. U was toch ook niet op de hoogte van dat kwart miljard? Het is toch niet gemeld bij de begrotingsbehandeling? Dan mogen we daar bij de Minister toch gewoon naar vragen?

De **voorzitter**:
Mevrouw Van Esch heeft daar ook een vraag over.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):
Volgens mij hoef ik niet zo veel toe te voegen aan het pleidooi van D66. Hartstikke goed. Ja, het gaat hier eindelijk de goede kant op. Volgens mij kan ik de heer Schonis ook nog geruststellen, want de Sunta-variant met uitbreiding in de bak kan verkeersveilig. Dat is allemaal nog een keer bekeken. Het komt echt allemaal goed. Het kan allemaal. Toch ben ik wel benieuwd wat u gaat doen. Misschien is dat wat mevrouw Kröger net ook probeerde te vragen. Deze Minister gaat gewoon door. Met oog- en oorkleppen op stoomt ze gewoon door. Het lijkt wel of ze dit project er nog door wil drukken voordat we bij de nieuwe formatiebesprekingen zijn. Hoe gaan we dat voorkomen? Wat gaat D66 daar voor rol in spelen? Ik hoop van harte dat dat het geval gaat zijn, maar hoe?

De heer **Schonis** (D66):
Daarop geef ik hetzelfde antwoord als ik net richting mevrouw Kröger heb gegeven. Het is een bevoegdheid van de Minister om het tracébesluit te nemen. Ik kan op mijn kop gaan staan en hier midden in de zaal een kunstje vertonen. Ja, dat is interessant; dat dacht ik al. Maar wij kunnen dat besluit niet zelfstandig terugdraaien. Het enige wat wij nu kunnen doen, is vragen stellen. Hoe ziet de Minister dit? Die vraag heb ik net gesteld. Ik vermoed dat het de kant op gaat dat de Minister zegt dat een nieuw kabinet daar een besluit over zal moeten nemen. Ik vind dat net zo vervelend als jullie. Maar ja, dat is nou eenmaal haar besluit geweest. Zij heeft mij daarmee verrast. Ze heeft ons daar allemaal mee verrast. Mijn vraag is of, als de beroepstermijn is verstreken en alle beroepsschriften binnen zijn, zij dat besluit kan aanhouden tot na de formatie. Meer kunnen we niet doen, vrees ik.

De **voorzitter**:
Dan is er nog een vraag van de heer Moorlag.

De heer **Moorlag** (PvdA):
De bevoegdheid om een handtekening te zetten mag dan bij de Minister liggen, maar het budgetrecht ligt bij de Kamer. Mijn vraag aan D66 gaat over de budgetoverschrijding van 250 miljoen. Na de bijdrage van de heer Schonis mag ik erop rekenen dat D66 daar als een spoorbiels dwars voor gaat liggen.

De heer **Schonis** (D66):
Als u goed geluisterd heeft, meneer Moorlag: ik heb niet voor niks gevraagd naar een dekkingsvoorstel van deze Minister. Dit betekent namelijk dat er iets anders niet meer kan. Dat is nou eenmaal inherent aan keuzes maken. Ik ben heel benieuwd naar het antwoord van de Minister. Tot nu toe hoef ik nergens parallel of dwars voor te liggen. Ik ben gewoon benieuwd naar het antwoord van de Minister. Ik kan niet zeggen wat zo meteen de situatie is en welke afweging aan mij wordt voorgelegd.

De heer **Moorlag** (PvdA):
Een dekkingsvoorstel suggereert dat het voor D66 wel te verteren zou zijn als de 250 miljoen gedekt wordt. Wil D66 überhaupt een dekkingsvoorstel, of vindt het dat het project niet gerealiseerd moet worden als het niet binnen budget kan blijven?

De heer **Schonis** (D66):
Nee, zoals ik net zei: u sorteert voor op een situatie die ik nu niet kan weergeven. Dit betekent dat er iets wel of niet kan. Die keuze kan ik nu niet maken, want die keuze ligt nu niet aan mij voor. Ik kan u dat dus gewoon niet zeggen. Ik kan de vraag aan u stellen, maar u kunt dat antwoord ook niet aan mij geven, want dat voorstel ligt nu niet voor. De Minister heeft gewoon een handtekening gezet en een leuk twitterfilmpje de wereld in gestuurd, en vorige week of anderhalve week terug komt ze met een brief dat het een kwart miljard kost. Ja, die twitterfilmpjes zijn wel aardig. Maar dat is gewoon de situatie, mensen.

De **voorzitter**:
Daarmee vervolgt de heer Schonis zijn betoog.

De heer **Schonis** (D66):
Dank u, voorzitter. Ik was bij de N221 gebleven, de spoorkruising bij Amersfoort en Bilthoven. Ik begreep dat de Staatssecretaris bereid is om bij te dragen aan dit regionale project, mits de regionale overheden een evenredige inspanning doen. Kan zij dat nader toelichten? Voor dit project ligt een Europese subsidie klaar wanneer het Rijk voor een deel garant kan staan. Zou het zo kunnen zijn dat we geld uit Europa laten liggen? Dat is een vraag aan de Staatssecretaris.
Voorzitter. Dan naar het noorden van het land. Hoe staat het met de Paddepoelsterbrug? Wordt de nieuwe brug goed toegankelijk voor fietsers en wandelaars? En, niet onbelangrijk, wanneer komt de brug terug?
Ook in Leeuwarden speelt een kwestie rondom een brug: de Spoorbrug HRMK. Deze zou moeten worden aangepakt in het kader van het regionaliseren van de spoorlijn Leeuwarden-Zwolle. Een aquaduct is daarbij veruit de beste oplossing, maar deze is duur en vanuit het oogpunt van reistijdbesparing nauwelijks te rechtvaardigen. Echter, met een aquaduct ontstaat er ruimte om meer woningbouw te realiseren aan de zuidwestelijke zijde van de stad. Is de Staatssecretaris bereid om de potentie van deze ontwikkeling mee te nemen bij de verdere uitwerking van het samenhangend pakket over de spoorinfrastructuur die met de regio is afgesproken?
D66 is blij met de afspraken die zijn gemaakt over een vervolgonderzoek naar de effecten van de Lelylijn. De vraag is wanneer de Staatssecretaris denkt dat dit onderzoek gereed is. En wat is de scope van dit onderzoek? Wordt bijvoorbeeld ook gekeken naar de positieve effecten voor heel Nederland, en niet alleen voor het noorden?
Nu we het toch over een project als de Lelylijn hebben: dit najaar hebben de bewindspersonen gesprekken gevoerd met alle regio's over projecten die in aanmerking komen voor financiering uit het Groeifonds. In het westen van het land zijn de ideeën voor het doortrekken van de Amsterdamse Noord/Zuidlijn al in een vergevorderd stadium. In Zuid-Holland wordt serieus nagedacht over het opwaarderen van de Oude Lijn, de spoorlijn tussen Leiden en Dordrecht. Door te investeren in deze ov-verbindingen kunnen grote steden een grotere bijdrage leveren aan de broodnodige bouw van nieuwe woningen. Kunnen de bewindspersonen aangeven hoe de besluitvorming over deze projecten er in de komende periode uit komt te zien?
Voorzitter. Dan naar het zuiden van het land. Daar lijkt de spoorverdubbeling en elektrificatie van de Maaslijn fors duurder uit te pakken. De heer Amhaouch en de heer Laçin noemden dat net ook al. Kan de Staatssecretaris aangeven binnen welke termijn duidelijk wordt hoe groot de tegenvaller zal worden? Wanneer gaat zij met partijen om de tafel om deze tegenvaller te bespreken? Kortom, hoe ziet het vervolgproces eruit?
Voorzitter. Tot slot over het spoor: de versnelling van de Berlijntrein. Ook hier de vraag aan de Staatssecretaris wanneer de volgende concrete stappen genomen gaan worden.

Voorzitter. Ik rond af. Dat doe ik met een compliment. Vanaf de start van deze regeerperiode heeft de Staatssecretaris zich onafgebroken ingezet om de fiets als volwaardig vervoersmiddel te positioneren. D66 is dan ook blij met het Nationaal Toekomstbeeld Fiets, want zo wordt de fiets net als andere vervoersmiddelen meegenomen in nationaal beleid. D66 wil natuurlijk dat we ook na deze kabinetsperiode blijven investeren in een goede fietsinfrastructuur. Hoe waarborgt de Staatssecretaris dat ook voor fietsinfrastructuur in het MIRT en het Mobiliteitsfonds voldoende geld wordt vrijgemaakt?
Onze partij kijkt in ieder geval met waardering terug op de manier waarop de Staatssecretaris het afgelopen jaar 200 miljoen euro wist te investeren in de fietsenstallingen bij stations. Tot 2025 zullen 100.000 nieuwe fietsenstallingsplekken worden gerealiseerd. Als kleinzoon van een fietsenmaker kan ik daar natuurlijk met niets anders dan lof over spreken. Heel veel dank, Staatssecretaris.
Voorzitter. Daarmee ben ik aan het eind gekomen van mijn bijdrage.

De **voorzitter**:
Hartelijk dank. Ik schors deze vergadering voor enkele ogenblikken, zodat een aantal mensen even hun handen kunnen wassen.

De vergadering wordt van 13.23 uur tot 13.31 uur geschorst.

De **voorzitter**:
We gaan door met de PvdA met de heer Moorlag. Hij heeft acht minuten. Het worden er misschien iets meer.

De heer **Moorlag** (PvdA):
Dank u wel, voorzitter. Spoorvorming in het asfalt is slecht voor de kwaliteit van het wegdek, maar spoorvorming in het denken is naar mijn smaak slecht voor de kwaliteit van het mobiliteitsbeleid. Ik vind het te eendimensionaal, te rigide. Ik denk dat het tracébesluit A27 daarvan getuigt. We zien dat de mobiliteitsbehoefte in Nederland verandert. De coronacrisis maakt zichtbaar dat we ook op een andere manier kunnen werken, dat we minder kunnen forenzen. We zien ook dat de elektrische fiets voor forensen steeds meer een alternatief wordt. We zien dat jongeren op een andere manier tegen automobiliteit aankijken, daar minder op gefixeerd zijn. Mijn eerste vraag aan beide bewindslieden is: zou dat niet moeten leiden tot een mobiliteitsbeleid dat niet in beton gegoten is en zou er in de opmaat naar de nieuwe kabinetsperiode niet bijvoorbeeld een goede verkenning moeten komen naar wat die veranderende mobiliteitsbehoefte voor impact heeft op het mobiliteitsbeleid? We hebben bijvoorbeeld een Mobiliteitsalliantie. Zijn de bewindslieden bereid om een overleg te starten met de Mobiliteitsalliantie? Misschien zou er, in navolging van het Klimaatakkoord, ook eens nagedacht moeten worden over het concept van een breed gedragen mobiliteitsakkoord in dit land.
Voorzitter. Ik noemde de A27 als voorbeeld. Mijn vraag aan de Minister daarover is: hoe gaat ze dat realiseren binnen de beperkt beschikbare stikstofruimte die er is? Mevrouw Kröger heeft al iets gezegd over de ADC-toets, maar er ligt ook een door deze Kamer aangenomen motie waarin gesteld wordt dat beschikbare stikstofruimte prioritair beschikbaar gesteld moet worden voor woningbouw en dat andere typen activiteiten daar ondergeschikt aan zijn. Hoe gaat de Minister daar invulling aan geven?
Voorzitter. Ik zei zo-even dat je een herbezinning op het mobiliteitsbeleid ook moet gaan nadenken over hoe de Randstad zich verhoudt met de periferie. We zien dat er voor noodzakelijke projecten om de bereikbaarheid in de periferie te vergroten een sterk beroep wordt gedaan op de medeoverheden om daaraan mee te financieren. In het landelijk systeem dat we kennen vallen die projecten snel door de zeef heen. Een van de

voorbeelden daarvan is de aanpak Ring-Zuid. Die heeft op dit moment heel veel potentiële impact op een aantal andere projecten, bijvoorbeeld de spoorverbinding van Veendam naar Stadskanaal, de verdubbeling van de N33, de spoorverbinding naar Duitsland. Ze komen allemaal op de helling te staan, omdat het risicobeheer en de projectbeheersing niet goed op orde zijn. De provincie Groningen heeft een onderzoek daarnaar aangekondigd. Dan kun je wel heel hard gaan zeggen «afspraak is afspraak» en «de risico's zijn voor u», maar we kennen in het overeenkomstenrecht ook nog het fenomeen redelijkheid en billijkheid. Zouden redelijkheid en billijkheid er hier niet toe noodzaken dat de Minister zegt: gelet op onze verantwoordelijkheid, de projectbeheersing en de procesbeheersing, hebben we hier een verantwoordelijkheid te nemen?
Geldt dat ook niet voor de Maaslijn? Daar valt ook weer onder een dienst die onder de verantwoordelijkheid van de Staatssecretaris valt, ProRail, een raming veel hoger uit. Dan kun je wel zeggen dat de regio weer moet bijlappen met de overschrijding, maar de regio heeft al zo veel bijgelapt. Is dat wel redelijk en billijk?
Voorzitter. Een van de poten in het Groeifonds is mobiliteit. Er zijn twee projecten waarvan buiten kijf staat dat ze in de komende kabinetsperiode gerealiseerd moeten worden. Dat zijn de Lelylijn, die in steeds meer verkiezingsprogramma's verschijnt, maar ook de Noord/Zuidlijn, die heel veel werkgelegenheid kan creëren in de regio Amsterdam en Schiphol. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: zet ze alles klaar, zodat er straks een vliegende start gemaakt kan worden nadat ook het amendement in het VVD-verkiezingsprogramma is aangenomen dat die Lelylijn er moet komen?
Ik was van plan om gisteravond met de trein vanuit Blauwestad naar Den Haag te reizen. Ik heb ervan afgezien, omdat het spoor er weer uitlag. Dat zou betekenen dat ik een reistijd van meer dan vier uur had. Het geeft maar aan hoezeer het bestaande spoor een knelpunt is op dit moment.
Van de grote projecten ga ik naar de wat kleinere projecten: de bruggensoap in Groningen. Dat is toch wel beschamend. Er was eerst al heel veel ophef over de Paddepoelsterbrug. Ik sluit aan bij de vraag van de heer Schonis. Maar nu ook de Gerrit Krolbrug. Het enige wat de bewoners daar vragen, maar ook scholen... En het is niet een klein groepje belanghebbenden, er zijn 15.000 mensen die dagelijks gebruikmaken van die brug. De heer Laçin zegt 30.000, maar ik ga ervan uit dat die 15.000 personen gewoon heen en terug over die brug gaan. Het scheepvaartverkeer moet natuurlijk gewoon de ruimte hebben, maar als je met de auto rijdt, is het ook zo: als je binnen de bebouwde kom komt, moet je misschien wat concessies doen aan de snelheid. En het heeft echt heel veel impact als die brug zo hoog wordt aangelegd. Ik wil bijvoorbeeld de vraag stellen: hoe verhoudt dit zich tot het VN-verdrag voor gehandicapten, dat stelt dat ze gelijke rechten hebben als het gaat om de toegang tot openbare gebouwen? Met een brug die zo hoog wordt, bereiken alleen de allersterksten de overkant. Dat zou naar mijn smaak niet zo moeten zijn. Mijn vraag aan de Minister is of zij bereid is om het bewonersinitiatief, dus de bewonersvariant, mee te nemen in het onderzoek.
Ik kijk nog even op mijn boodschappenbriefje, voorzitter. Als het gaat om de wat kleinere projecten, is er ongelooflijk veel winst te behalen als je de fietsinfrastructuur verbetert. In Friesland liggen er bijvoorbeeld plannen om niet alle Friese elf steden, maar wel veel daarvan, met comfortabele fietsverbindingen met elkaar te gaan verbinden, om dat ook voor forensen aantrekkelijk te maken. Ik denk dat je met 10% van de overschrijding van de A27 al die projecten kunt realiseren. Mijn vraag aan de bewindslieden is of ze de bereidheid hebben om dat type projecten te inventariseren – en wat mij betreft hoeft dat niet alleen in Friesland te zijn maar kan dat ook elders in het land – om te kijken wat er gewoon snel gerealiseerd kan worden, ook in de opmaat naar de kabinetsformatie die eraan zit te komen, en om met de medeoverheden te gaan overleggen over dat type

plannen. Die genereren gewoon ongelooflijk veel waarde voor de regio. Een kleiner project waar ik ook nog aandacht voor wil vragen – ik kreeg daar een indringende mail over – is de verplaatsing van een bedrijfsterrein bij Gorinchem. Dat zou kunnen worden versneld als de ontsluiting sneller wordt geregeld. Dat trekt daardoor ook ruimte los voor woningbouw. Mijn vraag aan de Minister is of ze in overleg met de gemeente wil kijken of dat versneld kan worden.
Voorzitter. Ik had gevraagd om eventueel nog wat uitbreiding van mijn eerste termijn, maar volgens mij heb ik mijn belangrijkste punten wel gemaakt. De overige punten bewaar ik wel voor de tweede termijn. Ik ga geen vragen herhalen die al door de collega's zijn gesteld. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Nou, u ook bedankt. Dan komen wij bij de eerstvolgende: de Partij voor de Dieren. U heeft vijf minuten, mevrouw Van Esch.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):
Dank u, voorzitter. Gisteren fietste ik met zo'n 2.000 mensen als fietsprotest naar Amelisweerd. En ik kan niet anders zeggen dan dat dit een prachtig protest was. Ik kan mij in mijn bijdrage, zoals andere partijen hier, misschien ook richten op een rondje Nederland, de misstanden bij de zuidring bij Groningen, het idiote plan om een 100 jaar oude monumentale boom te kappen bij de verbreding van de A58. Allemaal oude politiek. Maar ik ga me vandaag heel specifiek richten op dat andere staaltje oude politiek: die verbreding van de A27 bij Amelisweerd, want bij dit onnodige en volslagen achterhaalde plan komt alle domheid bij elkaar. En eigenlijk is mijn eerste vraag dan ook: waarom heeft de Minister de Kamer niet gewoon laten weten dat de verbreding van de A27 niet kan en dat het plan wordt geschrapt? Want de politiek van het realisme is hier echt zoek. De Minister moet toch weten dat dit plan gaat sneuvelen en dat de verbreding geen doorgang zal vinden? Als zij dat niet weet, dan zou dat wel heel erg pijnlijk zijn. En als ze dat wel weet, schendt zij bewust de rechtsstaat. En ook dat zou heel erg pijnlijk zijn. Al is dat laatste, dat de VVD maling heeft aan de rechtsstaat, niet geheel nieuw, helaas.
Maar we moeten nu beginnen om dit onzalige besluit hier nog een keer toe te lichten. Misschien kan dat het beste bij stikstof, wat we vandaag al gedaan hebben.

De **voorzitter**:
Maar voordat u dat doet, is er een vraag van de heer Stoffer van de SGP.

De heer **Stoffer** (SGP):
Ja, voorzitter. Ik heb af en toe wat moeite om de microfoon aan te krijgen, maar het is gelukt. Ik vind dit eigenlijk best wel grote woorden van mijn buurvrouw, dat de VVD geregeld de rechtsstaat schendt. Dus kan zij daar meer voorbeelden bij geven, waarbij daarvan sprake is? Want ik moet eerlijk zeggen dat je van alles van andere partijen kunt vinden – en ik vind dat ook – maar dit vind ik wil een verregaande uitspraak, dus die zou ik graag wat meer onderbouwd zien.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):
Ik zou het VVD-verkiezingsprogramma even gaan lezen, als ik u was. Daartegen is namelijk zeer veel protest. Juristen en rechtsgeleerden vegen een aantal uitspraken in dat VVD-verkiezingsprogramma nogal aan de kant. Ik zou daar heel even in kijken, want het is best wel shocking, vind ik zelf, als je daarnaar kijkt. Mijn woorden waren specifiek op het VVD-verkiezingsprogramma gericht.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dat blijft me vrij algemeen. Ik vind het een goede aanbeveling; ik zal daar zeker naar kijken, maar dat doe ik bij alle verkiezingsprogramma's. Maar wat staat er dan concreet in wat de rechtsstaat schaadt? En volgens mij is dat dan nog toekomst, want in een verkiezingsprogramma mag je alles opschrijven wat je wilt. Maar ik zou toch graag hardgemaakt willen hebben waar de VVD de rechtsstaat heeft geschonden.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):
Bij het Urgenda-arrest, kan ik u zeer specifiek aangeven. Als je kijkt wat de VVD in het verkiezingsprogramma aangeeft over het Urgenda-arrest, dan geven juristen en rechtsgeleerden aan dat dat echt de rechtsstaat schaadt. Ik herhaal hier wat juristen en rechtsgeleerden – zeg maar – gewoon hebben aangegeven; ik heb dit natuurlijk nu niet zelf uit mijn hoge hoed getoverd. Het is gewoon de afgelopen weken al veelvuldig in het nieuws geweest, dat dit een zeer schadelijke zaak is. Juristen en rechtsgeleerden gaan specifiek op dat Urgenda-arrest in. Ik vind het heel goed hoor, en heel nobel van u dat u het voor de VVD opneemt. Maar dat hoeft u op zich niet te doen hoor, want dat is eigenlijk misschien gewoon aan de VVD. Of gewoon toch nog heel even kijken naar wat er specifiek in het programma staat, want dat is wat ons betreft echt zeer schadelijk voor Nederland.

De heer **Stoffer** (SGP):
Daar kun je natuurlijk allerlei juridische bespiegelingen op loslaten, maar ik dank mevrouw Van Esch voor dit antwoord. Nu is me helder in welke hoek het ongeveer zit. En ja, ik denk dat we daarover toch wat van mening verschillen, maar dank voor het antwoord.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):
Ik moet nu even kijken waar ik was gebleven. Volgens mij bij stikstof. Zolang natuurgebieden niet in een gunstige staat van instandhouding zijn en er geen sluitend plan is om dat te bereiken, kan er gewoon geen extra stikstof toegestaan worden in die al overbelaste gebieden. Ook niet met afromingen, ook niet met snelheidsverlagingen; het mag gewoon niet. En daarmee is het eigenlijk gewoon al klaar. Al het andere wat ik nu nog ga zeggen, is in principe aanvullend. De stikstofproblematiek zegt eigenlijk al voldoende dat dit plan onnodig en compleet niet uitvoerbaar is.
Maar goed, dan ligt er natuurlijk ook nog de problematiek rondom die rekenmodellen. In het luchtvaartdossier zagen we al dat deze Minister keer op keer de schijn tegen had bij die geconstateerde rekenfouten. En bij het wegverkeer zien we dat er gewoon ingezet wordt op verschillende rekenmodellen. Als we een aantal keer achter elkaar de snelheid zouden verhogen en weer zouden verlagen, dan zou er door deze rekentruc van de Minister geen stikstofprobleem meer bestaan. Iedereen weet dat die papieren werkelijkheid niets met de realiteit te maken heeft, en toch houdt de Minister er tegen beter weten in gewoon aan vast. En wederom op dit punt sneuvelt hier dat plan van die A27 gewoon. En natuurlijk, ook al genoemd, zet de Minister dan weer gewoon in op die ADC-toets. Dat is een soort escape voor als al het gangbare daarvoor in de procedure niet is gelukt. Maar dan moet je dus bewijzen dat er geen alternatief is. En wat blijkt? Dat alternatief is er gewoon. Dan moet je bewijzen dat er een dwingend belang is. Maar wat blijkt? Dat dat aantoonbaar gewoon niet het geval is. En dan moet je bewijzen dat er voldoende compensatie is. Maar wat blijkt? Je kan honderden jaren oude bomen niet compenseren. En zelfs al zou je het verstandig vinden om eeuwenoude reuzen te vervangen door nieuwe sprietjes, dan nog blijkt dat het niet eens duidelijk is waar dat plan precies moet gaan gebeuren. Oftewel: wederom spat wat ons betreft hier echt de domheid van het besluit van deze Minister af.
Maar goed, je kunt ook altijd nog naar andere punten kijken. Echt, je kan hier punten blijven aandragen. Is er bijvoorbeeld voldoende draagvlak voor het plan? Nou, niet als je naar al die demonstranten kijkt, maar ook

niet als je weet dat de provincie én de gemeente tegen dit plan zijn. Past het dan binnen de huidige klimaatcrisis waar we het nu over hebben? Nou, absoluut niet natuurlijk. Zitten we binnen het gestelde kostenplaatje? Nou, volgens mij hebben we het daar net veelvuldig over gehad: in de verste verte niet. En past dit huidige plan dan binnen de biodiversiteitscrisis die we op dit moment hebben? Nou, ook dat is met een «nee» te beantwoorden. En is het dan ook nog technisch een realistisch project? Nou, ook dat is absoluut niet het geval. Dus op alle vlakken is het een regelrecht drama. Ik ben benieuwd of de Minister kan reageren op die vier punten die ik zonet noemde, want ik ben zeer benieuwd naar haar antwoord.
En dan rond ik bijna af, voorzitter. Want concluderend, in een tijd waarin het te druk is in de natuur en rustiger op de weg, besluit deze Minister om natuur te kappen om een snelweg te verbreden. Ik stel voor dat de Minister wat beter naar de demonstranten van gisteren luistert, die veelvuldig met elkaar riepen: «Amelisweerd niet geasfalteerd!», «Cora denk toch eens aan de flora!» en «Blijf met je takken van die bomen!». Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
U ook bedankt. Dan komen we bij de laatste spreker in de eerste ronde, de heer Stoffer van de SGP.

De heer **Stoffer** (SGP):
Voorzitter. Als grote steden hun miljardenplannen etaleren, heb ik als SGP'er de neiging om een stap achteruit te doen. Vergeet de rest van Nederland niet. Overigens sluit het elkaar niet per definitie uit. Voor spreiding van economische ontwikkeling en de woningmarkt is een betere verbinding tussen regio en Randstad in ieder geval belangrijk.
De Rapportage Rijkswegennet meldt dat de werkzaamheden voor de aanpak van knooppunt Hoevelaken pas in 2024 zullen starten. Mijn vraag is hoe dat zit, want er is stikstofruimte en het tracébesluit wordt binnenkort genomen. Mijn vraag is heel concreet: gaat de Minister vaart maken met de aanpak van dit knooppunt?
Gelderse gemeenten hebben de handen ineengeslagen voor de A1-corridor tussen Amersfoort en Apeldoorn. Mede gelet op de woningbouwopgave pleiten zij onder meer voor een station op de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn bij Barneveld Noord. Het is vreemd dat je van de stad Ede moet omreizen via Amersfoort om in Appeldoorn te komen, terwijl die spoorlijnen elkaar bijna raken. Mijn vraag is: wil de Minister een MIRT-onderzoek starten, of er ten minste voor zorgen dat dit meegenomen wordt in de verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-FoodValley?
In Amersfoort hebben de regionale overheden alles in gang gezet voor de aanleg van een ongelijkvloerse spoorkruising ten behoeve van een westelijke randweg, die onder meer het knooppunt Hoevelaken ontlast. Maar de financiële polsstok blijkt te kort te zijn. Duidelijkheid over een Europese subsidie kan nog wel even duren. Mijn vraag is: zou het Rijk middels een garantstelling rugdekking kunnen geven om snel door te gaan met dit project?
De SGP heeft eerder gepleit voor meer overstappunten van de auto naar het ov. Ik noem hierbij de mogelijkheid van een intercitystation bij Lunetten-Koningsweg, naast de A27. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is of zij deze kans gaat benutten.
Dan Gorinchem. Gorinchem zit knel. De gemeente wil een regionaal bedrijventerrein ontwikkelen, maar de ontsluiting loopt spaak door vertraging van de werkzaamheden aan de A27. Er ligt nu een alternatieve ontsluiting aan de oostelijke kant op tafel. Mijn vraag aan de Minister is of zij hieraan wil meewerken.

Door anderen is de Maaslijn al genoemd. Daar dreigen grote financiële risico's. De inleg van de provincies is al enorm. Mijn vraag is of de Staatssecretaris kan toelichten wat er aan de hand is en of zij bereid is om de tegenvallers voor haar rekening te nemen.
Ik wil ook positief duiden dat de Minister werk wil gaan maken van de aanpak van knooppunt het Ei, de A1-A30 bij Barneveld, en ook de N35. Daarnaast – iets heel anders – richting het noorden, een opmerking over de Lelylijn. Ik ben benieuwd naar de keuzes voor het komende jaar. Het verdient wat ons betreft een serieuze kans om deze lijn te realiseren.
Dan ga ik naar Urk. Alles ligt klaar om de maritieme servicehaven bij Urk te gaan aanleggen. Er is alleen nog 0,02 mol/ha/jr stikstofruimte nodig. Dat stelt niks voor. Mijn vraag is: wanneer komt er boter bij de vis?
Dan de afsluitdijk. Daar is al door anderen aan gerefereerd. Daar is een enorme financiële tegenvaller. Die lijkt veroorzaakt door het vergeten van een golfslagscenario en bijbehorende berekeningen, ondanks de betrokkenheid van externe deskundigen. Het is cruciaal – dat zien we ook in allerlei publicaties – dat bewindslieden extra gaan investeren in voldoende bouwkennis in eigen huis. Ik moet zeggen dat ik een kentering zie in de afgelopen jaren, maar mijn vraag is of de Staatssecretaris mogelijkheden ziet om die kentering te versnellen. Wat kan de politiek eraan bijdragen om te zorgen dat die bouwkennis nog sneller op orde komt dan nu het geval is? Dat is echt nodig.
Ik blijf bij de vaarwegen. Ik heb een concrete vraag over de Maascorridor. Binnen enkele jaren zal de sluis bij Grave gerenoveerd worden. Is het niet verstandig om tegelijkertijd ook de schutcapaciteit uit te breiden? De Maas is bij droogte immers steeds vaker een alternatief voor de Waal. Mijn vraag daarbij is of de Minister ook vaart gaat maken met een betere bevaarbaarheid van de Waal zelf.
Tot slot. Het terecht – dat onderstreep ik nadrukkelijk – uitdijende budget voor onderhoud drukt enorm op de investeringsruimte. Wat is het perspectief, ook als je via betalen naar gebruik de filedruk wellicht omlaag brengt? Ik hoor graag een wat bredere visie en vooruitblik op dit vraagstuk.
Hier laat ik het bij. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Hiermee komen we aan het eind van de eerste termijn van de zijde van de Kamer – bijna, want mevrouw Postma heeft nog een vraag. Dat is de laatste vraag van het CDA.

Mevrouw **Postma** (CDA):
We hadden het eerder in een interruptie al over Rijkswaterstaat en het belang om sowieso ambtenaren in dienst te hebben die ook echt specialist zijn. Dat hoor ik eigenlijk de heer Stoffer ook zeggen in zijn opmerking over de bouwkennis. Hij doet daarbij een concrete oproep aan de Minister en de Staatssecretaris, die het CDA van harte ondersteunt. Het CDA wil graag weten wanneer het kantelpunt is dat het eigenlijk weer goed gaat, als wij weer die specialisten hebben die weten hoe je bruggen goed moet onderhouden en wat je nodig hebt bij de toch wel complexe contractvormen die we tegenwoordig hebben bij het aanleggen van wegen. Wanneer zou de heer Stoffer tevreden zijn?

De heer **Stoffer** (SGP):
Ik kom natuurlijk vanuit die organisatie en dan kijk je er met een bepaalde blik naar. Ik moet er niet te veel over zeggen, maar laat ik dit zeggen: als ik kijk naar het reguliere onderhoud van bruggen, sluizen en dergelijke, dan wordt dat prima in de gaten gehouden. Er zitten ook goede inspecties op. Ik denk dat er weinig landen in de wereld zijn waar dat zo goed en structureel wordt neergezet. Daarbij is natuurlijk wel de vraag of er voldoende budget is om het ook vorm te geven. Wat ik een punt vind is

dat, als je de afgelopen vijftien jaar ziet, er door allerlei bezuinigingen, niet alleen op deze uitvoeringsdienst maar ook op andere diensten, een kaalslag is geweest, ook bij Rijkswaterstaat. De afgelopen paar jaar, vanaf 2015, is het markt- en zij-denken weer losgelaten en is gekeken of er niet veel meer weer samen en zelf kan worden gedaan. Er zijn ook echt concrete verbeteringen: op het organisatieveld, meer ontwerpkennis, enzovoort. Ik denk niet dat ik hier moet gaan benoemen hoe het exact moet, maar ik zou er blij mee zijn als er dadelijk weer meer ontwerpkennis is en er ook echt meer stukjes ontwerp worden gemaakt in eigen huis. Ik denk dat dat heel goed is. Die beweging heb je de afgelopen vier, vijf jaar al zien komen, maar het moet binnen een beperkte ruimte, dus je kunt dat niet te hard doen. Ik las ook in het FD dat sinds een jaar weer civieltechnisch ingenieurs vanuit Delft worden aangenomen bij Rijkswaterstaat en dat ze daar ook weer graag naartoe gaan. Ik denk dat als dat doorzet, het een dienst wordt die het nog weer beter gaat doen dan nu. We kunnen stellen dat de meeste dingen goed gaan, maar een paar dingen gaan helaas wat minder en daar moet aan gewerkt worden. Ik hoor graag van de bewindslieden hoe ze dat willen vormgeven – dat is niet aan mij – maar als ik op een of andere manier kan helpen vanuit politiek oogpunt, dan doe ik dat graag.

De **voorzitter**:
Daarmee komen we aan het eind van deze eerste termijn. Ik heb alle leden ruimschoots de ruimte gegeven om vragen te stellen, zolang ze maar wilden. Soms waren dat halve betogen. De antwoorden waren ook allemaal vrij lang. We hebben vandaag tot 21.00 uur. Ik wil u wel vragen om uw termijn, waarin u de Minister en de Staatssecretaris bevraagt, iets korter te doen, want dan kunnen we misschien nog wat tijd inlopen. Maar ook alle antwoorden moeten goed gegeven kunnen worden.
Daarmee schors ik de vergadering tot 14.40 uur, zodat we even drie kwartier hebben om andere dingen te regelen. De bewindspersonen hebben ook ruimte nodig om hun beantwoording goed voor te bereiden. Ik schors de vergadering en zie u straks weer allemaal terug.

De vergadering wordt van 13.54 uur tot 14.43 uur geschorst.

De **voorzitter**:
We zijn aangekomen bij de eerste termijn van de regering. Zij beantwoordt de vragen van de Kamerleden. Ik heb net aan de Kamerleden het verzoek gedaan om hun vragen puntig te stellen. Ze hebben in eerste termijn uitgebreid de gelegenheid gehad om van hun hart geen moordkuil te maken.
U krijgt zes vragen per fractie, net als u in eerste termijn had. Het is even de vraag aan de Minister en de Staatssecretaris hoe zij de onderwerpen willen behandelen, zodat men daar rekening mee kan houden bij die zes vragen. Ik geef het woord aan de Minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dank u wel, voorzitter. De Staatssecretaris en ik hebben afgesproken dat we op dezelfde weg voortgaan als de vorige keren, te weten dat wij allebei eerst wat algemene zaken zullen behandelen. Daarna gaan we stuk voor stuk de regio's langs, waarbij ik eerst mijn deel zal doen en dan de Staatssecretaris haar deel. We zullen een beetje afwisselen, want dat maakt het voor ons wat gemakkelijker om vol te houden qua stem enzovoort. We eindigen allebei met een blokje overig met wat losse vragen. Zo zouden we het willen doen.

De **voorzitter**:
Dat is akkoord. Gaat uw gang.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dan wil ik graag beginnen met de algemene lijn. Ik begin met dankzeggen aan de Kamerleden die allemaal, op verschillende onderwerpen weliswaar, complimenten hebben overgebracht aan de Staatssecretaris en aan mij voor de zaken die we de afgelopen periode in gang hebben gezet, hebben gerealiseerd, of waar we nu mee bezig zijn.
Het meest overkoepelende voorbeeld is natuurlijk het Mobiliteitsfonds. We wachten nog af of het door de Eerste Kamer komt, maar we hebben er goede hoop op dat dit snel gaat lukken. Zo kunnen we straks integrale afwegingen gaan maken, door te kijken wat het probleem is en wat de beste oplossing is. We zitten dan niet meer in de hokjes, waarbij zoveel procent van het budget per se hieraan besteed moet worden, wat je door de tijd heen voor allerlei problemen stelt. Velen van u hebben daar in het verleden opmerkingen over gemaakt. Ik denk dat het een mooie, grote stap is die we met elkaar hebben gezet.
Er is natuurlijk heel veel gesproken over de vraag waar het met de mobiliteit naartoe gaat. Niemand weet het precies, maar er zijn wel een heel aantal trends die we allemaal zien. We zien een bevolkingsgroei op ons afkomen, we zien een grote verstedelijkingsbehoefte en er is heel veel behoefte aan woningbouw. Iedereen die ergens woont, woont aan een weg, want je moet er wel kunnen komen. Dat hebt u allemaal goed aangegeven. We gaan dat dus ook op een integrale manier bekijken in het kader van het Mobiliteitsfonds.
De heer Dijkstra had er vragen over gesteld: moet je niet gewoon de bereikbaarheid vooropstellen? Dat is natuurlijk wel hét probleem en die vraag moet beantwoord worden. Wat we nu doen, is een integrale afweging maken van hoe je dat op de beste manier doet. We kijken dus niet voorafgaand alleen specifiek naar een weg of een spoorweg, maar we gaan het echt integraal bekijken. Ik noem er ook maar meteen de fiets en het wandelen bij, want die zijn er ook een onderdeel van. We kijken ook nog specifiek – dat is ook nieuw – naar de klimaatadaptatie: we gaan geen tunneltjes aanleggen waar het bij een flinke regenbui als eerste onder water loopt. We hebben dat ook in de NOVI vastgelegd: water als ordenend principe. Ik denk dat dit ook belangrijke grote stappen zijn, die we nu met elkaar zetten.
Er zijn heel veel opmerkingen gemaakt over de vraag of er in de toekomst nog wel nieuwe infrastructuur nodig is. Ja, zeker. Gegeven alle trends die we zien, is er zeker nog heel veel nodig voor infrastructuur. Dat geldt voor de weg, maar zeker ook voor het openbaar vervoer. U weet allemaal van de diverse heavy- en lightrailprojecten. De Staatssecretaris zal daar straks nog veel meer over zeggen. Er is zeker nog behoefte aan nieuwe infrastructuur in de toekomst. Dat zal in het landelijk gebied misschien eerder een weg zijn en in hoogstedelijk gebied misschien eerder het doortrekken van een metrolijn, of wat dan ook. Sowieso hebben we daar nog geld voor nodig.
We hebben natuurlijk ook geld nodig – daar hebben velen van u ook opmerkingen over gemaakt – voor het beheer en onderhoud. Vanaf het begin van deze periode hebben de Staatssecretaris en ik daar meteen werk van gemaakt. De heer Dijkstra memoreerde geloof ik al even dat het budget voor onderhoud helemaal aan het begin van de periode al is opgehoogd van 150 naar 350 per jaar. Dat is meer dan een verdubbeling van het budget geweest en dus een behoorlijke stap.
Daarnaast hebben we in de jaren daarna zowel voor het spoor, als voor de vaarwegen, als voor de wegen, extra ingezet op meer beheer en onderhoud. Maar we zien ook de «boeggolf» aankomen. Die discussie loopt al anderhalf jaar. Vanwege de periode van grote bouwwoede na de Tweede Wereldoorlog, toen er in korte tijd ontzettend veel is gebouwd, komt er ook een korte periode waarin dat allemaal voor groot onderhoud, vervanging en renovatie in aanmerking komt. Die boeggolf zagen wij aankomen en als verantwoordelijk bestuurder wil je daar op tijd op

anticiperen. We hebben dat eerst laten onderzoeken, zowel bij ProRail als bij Rijkswaterstaat. Binnenkort zult u de second opinion, de externe validatie van PwC en de Rebel Group, daarop ontvangen. Daar komen heel forse bedragen uit die we vanuit langetermijnperspectief nodig hebben. Voor de komende jaren hebben de Staatssecretaris en ik het echt wel geregeld en vallen er geen gaten, maar voor de grote boeggolf die er aankomt, moeten we nog wel geld zien te krijgen in een volgende kabinetsperiode. Ik denk ook echt – dat hebben we in al onze MIRT-besprekingen ook gezegd – dat we dit in een politieke omgeving eigenlijk apolitiek moeten maken, want we willen in Nederland geen toestanden zoals met de Morandibrug. We hebben een fantastische infrastructuur en die willen we ook zo houden, maar daar zal geld bij nodig zijn.
Juist om de reden dat aan de formatietafel geen enkele partij om de feiten heen kan, hebben de Staatssecretaris en ik dat ook echt goed laten uitzoeken en laten onderbouwen. Straks, met die second opinion erbij, staat het onomstotelijk vast. Dat sluit overigens ook aan bij de analyses van de Mobiliteitsalliantie, zoals die eerder zijn gemaakt. Het is dus een heel consistent beeld. Als je zo'n groot deel van je budget straks nodig hebt voor beheer en onderhoud, dan leidt dat ertoe dat er erg weinig overblijft voor de aanleg van nieuwe projecten, of dat nu een lightrailverbinding of een snelweg is. Sowieso is er dan nog heel weinig geld beschikbaar voor nieuwe aanleg. Als je daar ook stappen in wilt zetten, zal er echt meer geld bij moeten. Die boodschap ligt klip-en-klaar op tafel bij een volgende formatie.
Een aantal van u heeft gezegd dat we ook nog zoiets hebben als een groeifonds. Dat is zo. De Staatssecretaris en ik zitten ook als bokken op de haverkist om daar zo veel mogelijk infrastructuurprojecten uit gehonoreerd te krijgen. We weten natuurlijk ook wel – dat gaf de heer Dijkstra ook aan – dat dat bij elkaar optelt tot ongeveer het hele Groeifonds en dat dat toch niet allemaal bij infrastructuur terecht zal komen. Wat ons betreft zou dat geen probleem zijn, maar we kunnen ons voorstellen dat andere bewindslieden daar misschien wat anders tegen aankijken. Daarom is door de ministers van EZK en Financiën een onafhankelijke commissie ingesteld, die die afweging moet gaan maken. Wij hebben in ieder geval gezegd dat we vanuit IenW altijd behulpzaam willen zijn om de projecten mee te helpen beoordelen, enzovoort. Onze kennis en expertise staan daarvoor ter beschikking. We kunnen voor die onafhankelijke commissie natuurlijk niet de afweging maken welke projecten wel of niet gehonoreerd zullen worden, maar onze steun kunnen ze allemaal krijgen.
Dan hebben we natuurlijk ook nog de Recovery and Resilience Facility vanuit Europa, waarvoor je natuurlijk ook infrastructurele projecten kunt indienen. Ook daar kijken we naar. We proberen alle mogelijke financieringsstromen onze kant op te krijgen, maar dat laat onverlet dat wij van mening zijn dat er ook voor de normale projecten, de normale uitdagingen die wij zien en die niet binnen de schaalgrootte van een groeifonds passen, toch echt extra geld nodig is voor het Infrastructuurfonds, straks het Mobiliteitsfonds, omdat we nog zo veel uitdagingen zien en het anders gewoon niet kan. Nogmaals, er gaat een veel te groot deel naar beheer en onderhoud. Er is nog specifiek gevraagd naar de besluitvorming rond het Groeifonds. Daar heb ik net al iets over gezegd. De fondsbeheerders, te weten Financiën en EZK, hebben besloten om de projectvoorstellen in januari van het komende jaar naar de beoordelingscommissie door te geleiden. Communicatie over die voorstellen zal vervolgens vooral door die onafhankelijke beoordelingscommissie worden gedaan. Het kabinet streeft ernaar om, als het mogelijk is – nogmaals, dat hangt dus ook van de onafhankelijke beoordelingscommissie af – een eerste aantal concrete projectvoorstellen nog in deze kabinetsperiode te honoreren. Dat zou het mooiste zijn.

Kunnen de bewindspersonen toezeggen dat beheer en onderhoud niet gedekt gaan worden uit de BDU-middelen? Daar zal de Staatssecretaris ook nog iets over zeggen zo meteen. Het is nog niet duidelijk. U was vooral bezorgd, begreep ik, over de grote projecten waarvoor een aanvraag ingediend wordt bij het Groeifonds. Die worden bij wijze van spreken op het moment van het doorknippen van het lintje opgeleverd bij IenW en vervolgens mag IenW dan in de begroting beheer en onderhoud verder inpassen. Dat punt hebben wij uitdrukkelijk bij Financiën en EZK aangegeven. Dat zou eigenlijk wel in het geheel verrekend moeten worden, want anders zou je toch in de situatie kunnen komen dat het project wel geleverd kan worden, maar wij niet de financiën hebben om het te beheren en te onderhouden. Dat kan natuurlijk ook niet. Hoe dat precies opgelost wordt, weten we niet. Daar lopen nog gesprekken over. Maar het is een zeer terecht punt. We moeten wel naar het totaalplaatje kijken.
De heer Moorlag heeft nog gevraagd naar de verhouding tussen de Randstad en de periferie, zoals hij het noemde, dus het wat meer van de Randstad af gelegen gebied. Moeten daar ook geen redelijkheid en billijkheid worden gehanteerd? Het hele MIRT-proces doen we samen met alle regionale overheden. Dat geldt voor zowel verkenningen als planstudies; het geldt voor alle concrete uitwerkingen. Per project maken we de afweging hoeveel geld van welke partij waarvandaan moet komen. Daarbij maken we ook afspraken over hoe het moet gaan bij onvoorziene omstandigheden. Normaal gesproken houden we elkaar aan de gemaakte afspraken; die moeten worden nagekomen. Vaak staat erin dat partijen dan met elkaar in overleg treden. Daar zullen we straks, in het rondje langs de velden, nog wel een aantal voorbeelden van voorbij zien komen. Maar ik kan u zeggen, en ik denk dat de Staatssecretaris dat direct zal beamen, dat we ook deze ronde weer, in alle MIRT-gesprekken, in een buitengewoon plezierige sfeer en heel constructief met elkaar hebben kunnen overleggen. Wat mij betreft is er geen onvertogen woord gevallen. Daar zijn gewoon goede gesprekken over, in alle redelijkheid.

De **voorzitter**:
Daarover heeft de heer Moorlag een vraag.

De heer **Moorlag** (PvdA):
Ik ben niet bij die gesprekken geweest, maar ik neem aan dat ze inderdaad in een plezierige sfeer zijn verlopen, dat er koffie en thee is geschonken en dat daarbij de coronavoorschriften in acht zijn genomen ...

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Het was digitaal.

De heer **Moorlag** (PvdA):
... maar het gaat mij even om de redelijkheid en de billijkheid. Die heb ik bepleit bij de Aanpak Ring Zuid, want daar loopt het volgens mij allemaal niet zo harmonieus. Niet voor niets heeft de provincie Groningen een onderzoek aangekondigd naar de rol van het ministerie en Rijkswaterstaat bij de budgetoverschrijding. Mijn vraag over de redelijkheid en billijkheid richting de periferie betreft drie ...

De **voorzitter**:
Wat is uw vraag?

De heer **Moorlag** (PvdA):
... perifere projecten die daar op de helling komen te staan: de N33, de verbinding naar Duitsland en de spoorlijn naar Stadskanaal.

De **voorzitter**:

Meneer Moorlag, dit heeft u in uw eerste termijn al uitgebreid toegelicht. Ik wil u toch vragen om het kort te houden en tot uw vraag te komen.

De heer **Moorlag** (PvdA):
Acht de Minister dat redelijk en billijk? Zijn er misschien toch termen aanwezig om wat verantwoordelijkheid te nemen voor de budgetten en de termijnoverschrijding van de Aanpak Ring Zuid?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik kan de heer Moorlag zeggen dat er ook over dit onderwerp in die regio uitstekend gezamenlijk overleg is, niet alleen tijdens het MIRT-gesprek, maar ook in veelvuldige contacten, om daarin goed samen op te trekken. Dat onderzoek zie ik ook in een ander licht, namelijk meer om aan alle kanten te kijken wat je hiervan kunt leren. Daarmee loop ik bijna vooruit op de behandeling van dat onderwerp. Die gesprekken lopen nog. Zodra we daar uitkomsten van hebben, gaan we u daar meer over vertellen. Maar misschien komen we daar straks, als we in het rondje bij het Noorden komen, nog op terug. Het zijn in ieder geval ook daar hele plezierige gesprekken.
Ik blijf nog een beetje bij beheer en onderhoud. De heer Dijkstra vroeg: er wordt 1,9 miljard naar voren gehaald; kunnen we zien wat voor projecten daarvan worden gerealiseerd? We hebben uw Kamer in eerdere brieven over instandhouding gemeld dat het bedrag daaraan zal worden uitgegeven. U kunt overigens voor het einde van dit jaar weer de jaarlijkse brief over de instandhouding van ons verwachten. Het gaat daarbij om allerlei soorten projecten: vervanging van asfaltverhardingen, baggeren van de vaarwegen, kustsuppletie, onderhoud aan oevers en kunstwerken, groot onderhoud van de fietsenstallingen bij de stations, engineering van perronkappen. Er valt van alles onder.
Dat was even een schijnbeweging van de heer Moorlag met zijn bril. Ik dacht dat hij ging interrumperen.
Dan is er door onder anderen mevrouw Postma gevraagd naar de overschrijdingen. Er is bij veel projecten sprake van overschrijdingen. Hoe kan dat nou? Moeten we die risico's niet beter vermijden en projecten op een andere manier aanbesteden? De laatste twee jaar ben ik uitdrukkelijk aan de slag met het verbeteren van de samenwerking met de markt bij de realisatie van aanleg en bij de vervanging, renovatie en instandhouding van infrastructuur. In maart van dit jaar heb ik daarover een brief naar de Kamer gestuurd, Op weg naar een vitale infrasector. Die aanpak moet echt leiden tot een betere verdeling en beheersing van de risico's in grote en complexe projecten, grotere financiële zekerheid voor bedrijven en een betere financiële voorspelbaarheid van de projecten van Rijkswaterstaat als opdrachtgever. De ervaring bij die hele grote en complexe projecten leert dat de risicovolle onderdelen in een aanbesteding onvoldoende robuust en onvoldoende voorspelbaar waren op het moment van de projectaanbesteding. Rijkswaterstaat gaat daarom ook bij grote, complexe projecten werken met een tweefasenproces, waarbij de prijsafspraken pas worden gemaakt als de opdracht volledig duidelijk is en er afspraken zijn gemaakt over de risicoverdeling en eventuele resterende onzekerheden. Daarbij is afgesproken om de risico's neer te leggen bij die partij die ze het beste kan beheersen, in plaats van te proberen om zo veel mogelijk risico's bij de markt te leggen, wat in het verleden eigenlijk de inzet was.

De **voorzitter**:
Daarover is een vraag van mevrouw Postma.

Mevrouw **Postma** (CDA):
Dank aan de Minister. Dit is een heel wezenlijk punt; ik denk dat we dat allemaal zien. We hebben het hier over de vraag wie de risico's neemt. Bij het project rond Groningen, de ringweg, is dat eigenlijk het discussiepunt.

We zijn daar al twee jaar mee bezig en ik zou heel graag zien hoe dat eruitziet. Ik wil graag dat de Kamer daar een evaluatie van krijgt: wat hebben we nou geleerd en wat moeten we nog leren om dit goed te doen? Want als het fout gaat, hebben we het over een overschrijding van miljoenen, soms miljarden.

De **voorzitter**:
Wat is uw vraag?

Mevrouw **Postma** (CDA):
De vraag is of wij als Kamer meegenomen kunnen worden in de evaluatie van wat er nu al gebeurt, zodat wij daar tijdig van op de hoogte zijn.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
We zijn er twee jaar mee bezig, maar dat wil niet zeggen dat we nu al twee jaar met die tweefasenaanpak werken. Dat doen we pas sinds kort. We hebben een uitgebreid traject gehad, ook met de markt, om te kijken waar het hem nou in zit; u kent het McKinseyrapport nog. Zo zijn we tot iets gekomen wat we in maart naar de Kamer hebben gestuurd. Vanaf dat moment zijn we er pas echt mee aan de slag, maar natuurlijk zullen wij uw Kamer graag informeren over en op de hoogte blijven houden van hoe het bevalt als we met deze nieuwe aanpak aan het werken zijn. Heel graag.

De heer **Moorlag** (PvdA):
Naar de toekomst toe is dat een goede stap, maar wat doen wij met de projecten uit het verleden, zoals de Aanpak Ring Zuid en de Maaslijn? Daar zijn partijen te goeder trouw geweest; zij dachten dat ze met hun bijdrage gewoon een goed project zouden krijgen. Wat gaan we daarmee doen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dat moeten we echt van project tot project bekijken. Bij ieder project zijn er andere oorzaken. U weet nog dat we in deze periode bijvoorbeeld bij knooppunt Hoevelaken con amore met de aannemerij hebben afgesproken om een knip te maken en er een soort geforceerde tweefasenaanpak van te maken. Je ziet dat er bepaalde grote projecten zijn waarbij bedrijven een flinke scheur in de broek hebben opgelopen. Er zijn projecten waar wij fors geld bij hebben moeten leggen. Er zijn projecten die duurder zijn geworden door allerlei andere externe, niet te voorziene oorzaken. Ik noem bijvoorbeeld chroom-6, waar we bij aanvang van deze kabinetsperiode nog geen rekening mee hadden gehouden, laat staan op de momenten waarop die projecten werden aanbesteed. De vertraging die we door de stikstofproblematiek hebben opgelopen, brengt natuurlijk kosten met zich mee, los van de kosten van al het ecologisch onderzoek dat daarvoor moet gebeuren. Zo zijn er natuurlijk heel veel externe invloeden geweest.
Het antwoord in de richting van de heer Moorlag is dat je per project moet kijken wat er aan de hand is, en hoe je daar gezamenlijk het beste uitkomt. Maar u hebt gelijk: er liggen vanuit het verleden veel van die hele grote, complexe contracten. Veelal zijn het DBFM-contracten. Dat maakt het bijzonder ingewikkeld, want als de f van finance daar in zit, moet je bij iedere stap met de bancaire club om de tafel. Dat maakt het allemaal reuze ingewikkeld. Daarbij moeten we dus per geval, gezamenlijk en in goed overleg tot een oplossing zien te komen.
Dan nog het perspectief, in de zin hoe het verdergaat met het verkeer. De verwachting is dat de mobiliteit echt blijft groeien. Ik gaf dat net al aan. Door corona gedwongen, werken we nu maximaal thuis. Nu geldt als regel dat iedereen thuiswerkt, tenzij het niet anders kan. Dat geldt voor de hele tijd. U mag hier zijn. Veel mensen zien dat echt als een voorrecht. Ik

kom heel veel mensen tegen die er onderhand wel klaar mee zijn dat ze alleen maar thuiszitten.
Ik heb steeds gezegd: laten we gebruikmaken van dit momentum, waarbij we zien dat we kúnnen thuiswerken. In de toekomst is dat belangrijk om de files te kunnen bestrijden, zeker als je dat kunt koppelen aan een hele goede onderwijsaanpak, waarin je met spreiding van tijden voor jongeren die naar hun opleiding gaan ook nog heel veel kunt bereiken. Daar zal de Staatssecretaris straks nog iets meer over zeggen.
We doen er dus alles aan om hierover goede afspraken met werkgevers te maken. Dat zullen we blijven doen, maar we moeten wel realistisch zijn. Zoals het nu is qua thuiswerken, is het niet op de lange termijn houdbaar. Dat houdt geen mens vol. Mensen zullen straks weer gewoon naar het werk willen. Wij denken nu dat mensen een of twee dagen per week thuis zullen werken, of dat nou volledige dagen zijn of dagdelen, of dat mensen eerst een paar uur thuiswerken en daarna naar kantoor gaan. Daar zijn allerlei variaties in mogelijk. Dat is ook afhankelijk van de beroepsgroep. Bij een kantoorbaan is het allemaal veel eenvoudiger dan bij een heleboel andere banen. Daar proberen we maximaal op in te zetten, maar dat zal bepaald niet in de verhouding zijn zoals we die nu zien. Overigens zijn de schattingen nu dat voor maar ongeveer 70% van de beroepen geldt dat mensen thuis kunnen werken.
Dit betekent dat we hier budgetten voor nodig houden. Mevrouw Postma noemde nog de ontwikkeling van het online van alles bestellen, die ook tot heel veel extra verkeer leidt. Nogmaals, er zal heel veel geld nodig blijven voor alle vormen van mobiliteit, ook in de toekomst.
Misschien is het leuk om nog even te beginnen over iets waar ik vanochtend mee mocht starten, voordat ik hiernaartoe ging.

De **voorzitter**:
Voordat u dat doet, is er toch nog een vraag van mevrouw Kröger, ik denk over het thuiswerken.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ik begrijp dat we zes losse vragen hebben, toch?

De **voorzitter**:
Ja.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Dan wordt dit een losse vraag, Minister. De vraag gaat over het thuiswerken. Als we inzetten op een à twee dagen thuiswerken per week, is het dan niet ongelofelijk belangrijk om dat ook mee te nemen in de modellen en de studies die we doen? Dan zitten die een à twee dagen thuiswerken die we gaan faciliteren ook op de lange termijn in onze modellen en verkeersanalyses op basis waarvan we besluiten nemen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Onze wetenschappers, of het nou bij het KiM is of op ander plekken, proberen steeds alle trends te verwerken in al hun modellen. Nu we het Mobiliteitsfonds hebben, komen de MIRT-spelregels. We zijn de NMCA en zelfs de MKBA aan het aanpassen. Dan probeer je natuurlijk steeds met alle nieuwe ontwikkelingen rekening te houden. De eerstvolgende stap is nu dus dat we gaan kijken naar de spelregels voor het MIRT. Dat gaan we overigens met de regionale bestuurders samendoen. Daarbij kun je bijvoorbeeld nog de vraag stellen of die 75% waar je zicht op moet hebben voor je een verkenning mag starten, nu zaligmakend is of niet. Al die basale zaken lopen we even langs. We hebben nog niet zo lang geleden over de NMCA gesproken. Zoals u weet, is het daarbij belangrijk – ik kijk nu even in de richting van de heer Moorlag – dat we ook grensoverschrijdend kijken, waardoor de periferie van Nederland misschien ook wat

kansrijker wordt, omdat de andere helft van de corridor aan de grens met het potentieel ook meegewogen kan worden. Dat biedt perspectief, zowel op de weg als op het spoor. We gaan de verkeersveiligheid daar een hele belangrijke plek in geven. Er wordt ook gekeken wat er ten aanzien van duurzaamheid kan. We proberen alle nieuwe trends echt zo goed mogelijk in al onze modellen mee te nemen.
Dan het punt dat ik eigenlijk wilde maken, over de verkeersveiligheid. Daar zijn verschillende opmerkingen over gemaakt. Het zijn weliswaar vaak maar kleine bedragen die in het niet vallen bij de honderden miljoenen bij de hele grote MIRT-projecten, waar we hier vooral over spreken, maar ik vind het toch belangrijk om het belang hiervan te onderstrepen. Ik mocht vanochtend, toevallig in mijn geboorteplaats, de eerste subsidietoekenning doen vanuit de impuls voor verkeersveiligheid. Ik denk dat het een succes is voor de hele Kamer dat daar zo ontzettend veel op ingeschreven is dat we daar nu in één klap 165 miljoen voor weg kunnen zetten. De Staatssecretaris knikt al tevreden. Het is heel goed dat je dat juist terugziet in heel veel kleinschalige zaken die heel vaak voor de fietser en de wandelaar tot meer veiligheid leiden. Vanochtend was ik bij een plek waar je inderdaad de scholieren massaal verkeerd zag fietsen, rechtdoor, terwijl ze helemaal geen voorrang hadden. Daar komt straks een mooie rotonde. Er zijn heel veel vrij liggende fietspaden. Er is allerlei fietsinfrastructuur die daar ook heel veel baat bij heeft.
Er zitten ook verschillende 30 kilometermaatregelen in, zeg ik tegen mevrouw Kröger. Denk aan de aanleg van kruispuntplateaus en veilige voetgangersoversteekplaatsen. Een behoorlijk aantal gemeenten heeft een project ingediend voor het inrichten van een schoolzone met snelheidsbeïnvloedende maatregelen. Er zit dus echt van alles wat in. Obstakelvrije bermen zitten erin, zeg ik in de richting van mevrouw Postma. De aanbrenging van een rijrichtingscheiding zit erin, zeg ik in de richting van de heer Stoffer. Er zitten wat tunneltjes in. Er zit van alles in. Ik denk dat het mooie daarvan is dat we juist in deze moeilijke tijden ook de bouw een steuntje in de rug kunnen geven, omdat een heel groot deel van die projecten echt al in 2021 gerealiseerd kan worden.
De Staatssecretaris zal straks van alles over de veiligheid op het spoor zeggen. Dat hoef ik hier nu niet mee te nemen.
Dan nog een algemeen punt waar de Staatssecretaris en ik volgens mij tezamen ook wel tevreden over zijn, namelijk onderuitputting. Als je het niet hebt, ligt het probleem ineens ook niet meer op tafel, maar we hebben er natuurlijk jaar na jaar discussies over gehad dat we zo veel geld overhielden. Vanuit uw Kamer is ook aangedrongen op overprogrammering om te zorgen dat we dat niet meer hadden. Nou, dat hadden we nu dus ook niet meer. Het is gelukt. We hebben daar heel hard aan gewerkt. Er zijn heel veel werkzaamheden versneld uitgevoerd. Ook dat is juist heel belangrijk gebleken in deze tijd. Wat dat betreft hebben de moties die de Kamer heeft ingediend resultaat opgeleverd en is het gelukt.
Dan een algemeen punt dat ook door de heer Schonis is gemaakt naar aanleiding van Elverding. Dat gaat over houding en gedrag. Hoe zorgen we er nou voor dat je een goed omgevingsmanagement hebt? Dat staat of valt met de mate waarin een organisatie in staat is om transparant en navolgbaar te zijn. Dat is natuurlijk maatwerk, bij ieder traject. Dat zal continu aandacht vragen. U noemde zelf terecht het punt van de Omgevingswet. Wij dragen daar dus aan bij door aan de voorkant bij de MIRT-verkenning ook een participatieplan op te laten stellen. Daar nemen we dan ook een besluit over. Die participatieplannen gaan we ook voorleggen voor een reactie aan de betrokken stakeholders, zodat zij aan de voorkant zelf kunnen meespreken over hun eigen participatieproces. Wij denken dat dat ook een belangrijke vernieuwing kan zijn ten opzichte van hoe we het al deden. Dat was altijd met alle goede bedoelingen en er zijn overal fantastische omgevingsmanagers, maar door de mensen aan de voorkant ook te laten zeggen hoe ze zouden willen participeren,

proberen we dat nog weer een slag verder te brengen. We zijn daar ook voortdurend over in gesprek, overigens ook in een traject met de Ombudsman. Daar hebben we meerdere overleggen mee gehad, want daar komen de mensen die ontevreden zijn natuurlijk vaak uiteindelijk terecht. De Ombudsman heeft ook meegeadviseerd over hoe je je participatieproces kan verbeteren. Ik denk dus dat we er van onze kant echt alles aan doen om het naar een hoger plan te krijgen.
Dan een ander algemeen punt, van de heer Stoffer. Ik zag hem ook net z'n vinger opsteken.

De **voorzitter**:
Als dat zo is, dan krijgt hij natuurlijk het woord.

De heer **Stoffer** (SGP):
Dat klopt, voorzitter. Ik vind het eigenlijk wel mooi wat de Minister aangeeft in antwoord op de vraag van de heer Schonis. Daar zat nog een vraag bij, want als je mensen aan de voorkant wilt vragen hoe ze willen participeren, dan moeten ze natuurlijk wel doorhebben dat er iets loopt. Volgens mij zie je heel vaak bij projecten dat mensen op het moment dat de schop de grond ingaat, erachter komen: o, dat is dus nu. Zou de Minister misschien kunnen ingaan op hoe ze dan de mensen die niet doorhebben dat ze geraakt gaan worden door een project, toch aan die voorkant gaat betrekken? Heeft ze daar een bepaald beeld bij?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dat zouden we eigenlijk vooral willen bereiken door... Als je het hebt over de stakeholders bij een project, dan zijn dat natuurlijk ook provincies en vooral gemeenten. Gemeenten kunnen natuurlijk het beste inschatten welke groepen in hun gemeente door welk project geraakt worden. We willen dus uitdrukkelijk, voordat we zo'n participatieproces af gaan spreken, gezamenlijk met de stakeholders kijken of zij zich ook kunnen vinden in zo'n participatieproces. Daaronder zijn dus ook gemeenten, maar bijvoorbeeld ook het bedrijfsleven, als het gaat om nieuwe bedrijventerreinen enzovoorts.

De heer **Schonis** (D66):
Dank voor de beantwoording door de Minister. Goed om te horen dat die participatieplannen, in feite als een nieuw instrument vanuit de Omgevingswet, ook ingezet gaan worden. Maar goed, dit klinkt nog heel erg instrumenteel. Mijn vraag ging juist veel meer over het volgende. Kijk, je kunt de wet veranderen en dit soort participatieplannen maken, maar het gaat ook om een stukje houding en een stukje cultuur, zal ik maar zeggen. Hoe gaat de Minister, de projectorganisatie binnen het ministerie, dat versterken?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik denk overigens dat er heel veel omgevingsmanagers bij ProRail en Rijkswaterstaat hartstikke goed werk doen. Er zijn natuurlijk ook heel veel projecten waar dat heel erg goed gaat. Ik heb u geloof ik ook weleens het voorbeeld genoemd van het Ruimte voor de Rivier-project, waarbij de mensen heel erg teleurgesteld waren dat het wekelijkse krantje ophield omdat het project gewoon echt helemaal klaar was. Die voorbeelden zijn er dus ook. Ik denk dat er heel veel projecten zijn waarbij het gewoon allemaal con amore gaat. Je zult natuurlijk nooit honderd procent iedereen tevreden kunnen stellen, maar bij ons op het ministerie is ook de hele directie Participatie tot in haar tenen gemotiveerd om het zo goed mogelijk te doen. Dat geldt natuurlijk ook voor de cultuur van de mensen in zo'n projectorganisatie: betrek iedereen erbij, zo vroeg mogelijk in het proces, en ga niet in een verdedigende rol zitten, maar sta open voor

suggesties vanuit welke hoek dan ook. Dat is echt de houding die we willen uitstralen.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):
Aanhakend op die laatste zin. Als we het dan toch over een participatietraject hebben, ben ik wel benieuwd hoe u naar het participatietraject wat betreft die A27 kijkt, want daarbij zijn er toch een heleboel mensen die getracht hebben om daarin te participeren. Volgens mij hebben daarbij zeer veel omwonenden allemaal zeer duidelijke andere visies doorgegeven aan hun gemeente en provincie. Gisteren zagen we weer duizenden mensen op de fiets, die participerend hieraan meedoen. Ik ben wel benieuwd hoe de Minister dat participatietraject dan meeneemt, ook in de situatie die nu nog voorligt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik wilde straks nog op de A27 komen, maar ook in dit project heeft men natuurlijk zijn uiterste best gedaan om tot een goede participatie te komen.
De heer Stoffer heeft het over de technische knowhow gehad. Veel andere leden hebben daar ook opmerkingen over gemaakt. Zien de bewindspersonen nog een kans voor die kentering? U gaf aan dat de goede weg is ingeslagen om meer kennis ten aanzien van het ontwerpen en bouwen binnen te krijgen. U noemde het voorbeeld van studenten die weer graag bij RWS en ProRail aan de slag willen gaan. Wij zien dat dat ook in de waardering van het werkgeverschap wordt gesignaleerd. We werken samen met de markt om de beroepen überhaupt aantrekkelijk te houden, nog even los van of je voor de markt, RWS of ProRail aan de slag gaat. We proberen bij de Techniekpactachtige acties aan te sluiten. RWS heeft daar een heel gerichte human capital agenda op gericht. Ik heb u daar vorig jaar in september over geïnformeerd.
We houden ook rekening met de vergrijzing van het personeel en we richten ons uitdrukkelijk niet alleen op de traditionele techneuten, om het maar even oneerbiedig te zeggen. We vergeten de ICT-component ook zeker niet, want de software is tegenwoordig net zo belangrijk als de hardware. Nog niet zo lang geleden ging het bij het AO Water vooral over de cybersecurity van onze vitale werken. Dus we proberen ook in die vijver voldoende mee te vissen. Je ziet dat we een aantrekkelijke werkgever zijn. Ik probeer overal uit te stralen: als je én van techniek houdt én je iets wilt doen wat maatschappelijk relevant is in zo'n uitdagende tijd van verduurzaming, circulariteit en andere nieuwe spannende dingen, dan moet je daar nu bij willen zijn. Dat kan bijvoorbeeld op het gebied van beheer en onderhoud. Ik las pas weer een stuk over een verjongingscrème voor asfalt. Dan wordt er bij wijze van spreken iets overheen gesmeerd waardoor het weer tien jaar langer mee kan. Als ik het zo omschrijf, blijft het makkelijker hangen. Dat zijn natuurlijk allemaal dingen die voor iedereen alleen maar hartstikke positief zijn. Ik denk dat dat voor alle ontwikkelingen goed is. Er zijn allerlei afstudeerstages en traineeprojecten. RWS en ProRail staan ook op carrièrebeurzen en bedrijvendagen. Ze proberen echt overal vooraan te staan.
Mevrouw Postma heeft nog een algemene vraag gesteld over de N-wegen. Willen we die vooruitlopend op een volgende kabinetsperiode nog veiliger maken en daarvoor een plan ontwikkelen? Op 22 mei heeft uw Kamer het rapport Toekomstbestendige mobiliteit ontvangen bij een brief van de Minister van Financiën over de brede maatschappelijke heroverwegingen. In dat rapport is ook een beleidsoptie voor gescheiden rijbanen en veilige bermen op rijkswegen uitgewerkt. Dat pakket over zowel de rijks-N-wegen als de autosnelwegen kan met aanvullende middelen van 20 miljoen per jaar tot en met 2030 worden uitgevoerd. Onze ambtenaren hebben dat voorwerk eigenlijk al gedaan in opdracht van de brede maatschappelijke heroverwegingen. Ook maken de

provincies voor de provinciale N-wegen risicoanalyses en uitvoeringsplannen. We hebben in deze periode natuurlijk ook nog de investeringsimpuls verkeersveiligheid en de regeling voor de N-wegen, waarmee we deze beleidslijn al ingezet hebben. In de eerste tranche van de investeringsimpuls en de regeling N-wegen heb ik al achtereenvolgens 30 en 18 miljoen aan de provincies beschikbaar gesteld, in aanvulling op wat de provincies zelf al doen.
Voorzitter, ik dacht dat dit een beetje de algemene vragen aan mijn kant waren.

De **voorzitter**:
Dan komen we bij de Staatssecretaris. Mochten er punten zijn blijven liggen, dan komen die misschien nog terug in het blokje overig. De Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Dank u wel, voorzitter. Dit is een bijzonder NO MIRT. Een aantal van de Kamerleden refereerde daaraan en de Minister refereerde daar ook al aan. Ik kan het natuurlijk ook niet nalaten om daar even bij stil te staan. Dit is het laatste notaoverleg MIRT van dit kabinet in missionaire status. Ik kijk terug op een paar mooie jaren. U heeft het misschien af en toe tussen de regels door ook weleens gemerkt: Cora en ik vonden het samen ook enorm leuk om hieraan te werken. Ik zeg het maar even simpel zoals het is. Ik denk dat ook in de beantwoording van veel van de algemene vragen doorklonk dat we in ongelofelijke gezamenlijkheid hebben gewerkt aan heel veel onderwerpen. Heel veel van de vraagstukken spelen zowel voor spoor als voor wegen, voor de fiets en voor vaarwegen. We hebben echt de verantwoordelijkheid gevoeld voor dat mobiliteitssysteem als geheel. We zijn dus ook heel erg trots op de omvorming naar het Mobiliteitsfonds, omdat we daarmee afstappen van de focus op óf deze modaliteit óf die modaliteit. We willen Nederland in beweging krijgen op de manier die past bij het vraagstuk dat daar ligt. Ik ben zelf natuurlijk heel blij met hoe we de fiets een centrale of structurele plek geven, ook naar de toekomst toe; dat was volgens mij een vraag van de heer Moorlag, maar ook van anderen. Dat is dus ook gebeurd in dat Mobiliteitsfonds. In dat Mobiliteitsfonds kan de fiets straks structureel worden meegenomen bij de afwegingen over wat er nodig is. Dan zullen een vervoersvraag en ook de oplossing er in het centrum van Amsterdam anders uitzien dan in het meer landelijk gelegen Neerijnen, waar het openbaar vervoer wat minder dichtbij is en waar ook de auto langer, hopelijk steeds schoner en in steeds grotere mate elektrisch – maar dat is een andere discussie – een onderdeel is van de mobiliteit, die we met elkaar zo belangrijk vinden.
We hebben met heel veel eendracht gewerkt aan heel veel van de vraagstukken. De vraagstukken over het op orde houden van beheer, onderhoud en vervanging waren ook op het spoor een enorme uitdaging. Ook voor het spoor geldt dat er de afgelopen periode heel veel extra is geïnvesteerd en dat veel extra middelen nodig waren om die basis op orde te houden. Maar daar hebben we echt allemaal belang bij. Wij als bewindslieden en u als Kamerleden halen er geen «één-nul-eentjes» mee, maar we nemen wel onze verantwoordelijkheid voor de basis van onze mobiliteit. Ik denk dat we daar met elkaar ook trots op mogen zijn.
Dit jaar was het dus een kwestie van extra scherpe keuzes maken, helaas. We hadden graag ook nog grootse, meeslepende stappen gezet op een aantal terreinen, maar we hebben scherp gekeken. We zijn ook blij met de afspraken die we met alle regio's hebben kunnen maken om heel gericht toch te kunnen investeren in een aantal zaken, bijvoorbeeld in die samenhang van mobiliteit en woningbouw. Daar hebben velen van u aan gerefereerd. Ik denk inderdaad dat we daar echt een gezamenlijke opgave hebben die we ook samen met het Ministerie van BZK heel nadrukkelijk oppakken, omdat we in Nederland veel extra woningen nodig hebben

maar daar ook moeten kunnen komen. Of je nou graag op de fiets gaat of liever in de auto stapt, het is belangrijk dat die woningen goed bereikbaar zijn. Of ze nou in de Randstad liggen, waar 500.000 extra woningen nodig zijn, of in de rest van het land, we moeten met elkaar zorgen dat die dingen steeds zo veel mogelijk hand in hand gaan.
Dan komen we natuurlijk op de middelen daarvoor. Cora gaf al aan dat wij in ieder geval proberen zo veel mogelijk van de feiten op tafel te krijgen. Maar los van de precieze bedragen zijn volgens mij twee dingen heel erg helder. Voor verdere investeringen in de infrastructuur in Nederland is de komende jaren echt extra geld nodig. Anders zal er buiten de beheer-, onderhouds- en vervangingsopgave heel weinig overblijven. Dat is dan nog even los van het voorstel schaalsprongprojecten, waar ik u bijna allemaal met grote liefde over heb horen spreken en die wij natuurlijk ook met de grootste liefde graag allemaal al eerder hadden willen realiseren, als dat had gekund, maar waarvoor natuurlijk een Groeifondsachtige constructie noodzakelijk is. Dat soort bedragen zouden anders immers bijna het hele budget van een totale regeerperiode kunnen omvatten.
Maar los van die schaalsprongprojecten is er ook gewoon van jaar tot jaar meer nodig als we toch willen blijven investeren naast het onderhouden van ons netwerk. Daarbij kunnen we met elkaar wel inzetten op efficiënter benutten. Of het nou gaat om de weg of het spoor – we komen straks nog te spreken over de onderwijstijden – ook deze coronaperiode laat ons zien dat efficiëntere benutting enorm helpt om heel veel meer te kunnen verwerken op onze infrastructuur, nog los van extra investeren in de infrastructuur. Soms heb je een systeem als ERTMS of andere systemen nodig om bestaande infrastructuur nog efficiënter te benutten. Aan die knoppen moeten we met elkaar ook maximaal blijven draaien.
Daarnaast zien we dat er echt een wijziging is in de manier waarop we naar stations kijken; ik kijk nu even specifiek naar het spoor. Het stond vanochtend mooi in de krant: stations worden een bestemming op zich, waar heel veel samenkomt. Ik vind het heel mooi dat we vanuit het Toekomstbeeld OV, dat we een tijdje geleden met elkaar besproken hebben, ook met die hele positie van de stations als echte hubs, gekoppeld aan een stationsagenda, een mooie agenda voor de toekomst hebben neergezet.
Daarnaast is natuurlijk de verkeersveiligheid een thema dat de Minister en ik heel nadrukkelijk delen. Op de weg, de fiets, in de auto, maar ook op het spoor, de onbewaakte overwegen, komt het eigenlijk allemaal samen. Ik ben heel veel dank verschuldigd aan de Kamer voor de steun die er steeds is geweest om extra geld uit te trekken om de niet-actief beveiligde overwegen aan te pakken. Sinds 2018 hebben wij al 67 onbewaakte overwegen aangepakt en voor 2024 willen wij dat nog eens gedaan hebben met 113 onbewaakte overgangen. Daarom is er ook dit jaar weer extra geld voor die aanpak en de verkeersveiligheid.
Daarnaast is het goederenvervoer altijd een belangrijk thema geweest in onze discussies. Voor de reiziger en de goederenvervoerders zetten wij in op betere verbindingen met onze belangrijkste partner, Duitsland. En voor de fietser zetten wij natuurlijk in op heel veel extra stallingplaatsen. Wij gaan naar 600.000 plekken in 2025. Het landelijk tekort is daarmee tegen 2025 ook verleden tijd. In die tijd zou het fietsverkeer natuurlijk wel weer door kunnen groeien, dus dan moeten wij wellicht meer plaatsen toevoegen, maar dat lijkt mij in die zin een luxeprobleem.
Er komt wel een toekomstbeeld fiets. Daar hebben ook velen van u aan gerefereerd. Dat lijkt mij de manier om wensen, verwachte groei en middelen bij elkaar te brengen. Dat biedt weer de basis voor een structureel gesprek binnen het Mobiliteitsfonds, ook in de context van de eventuele formatie hierover.
De transparantie naar de omgeving is cruciaal. Ik denk dat de heer Schonis daar terecht aandacht voor vroeg. Ik sluit mij aan bij de antwoorden die de Minister daarover heeft gegeven. Technische

knowhow is ook ontzettend belangrijk. Dat is een van de redenen waarom ik denk dat dit echt een toegevoegde waarde heeft. Wij gaan met elkaar nog spreken over zbo ProRail, ook om de technische kennis van het spoor dichterbij het moment van besluitvorming te brengen en nog een betere interactie te krijgen met de techniek.
Ik snap al uw verzuchtingen over de budgetoverschrijdingen heel goed. Of wij het nu hebben over budgetoverschrijdingen op wegen of op spoor, het is gewoon voor iedereen die daarmee te maken heeft een ontzettend nare tegenvaller. Je hebt plannen, je hebt je budget verdeeld volgens een bepaalde verdeling, en dan zijn dit soort tegenvallers altijd heel moeilijk in te passen. Natuurlijk zullen wij daarover met alle partijen in goed overleg gaan. Maar ik denk ook dat het belangrijk is dat wij echt proberen – de Minister gaf al een aantal punten aan – te bekijken of wij in de spelregels voor het MIRT-kader iets meer stabiliteit kunnen brengen. Want dit soort tegenvallers is voor iedereen ontzettend vervelend.
De Minister en ik vragen ons weleens af: hoe kan dit nou weer? Het enige antwoord daarop is: ga het onderzoeken. Het zal van project tot project anders zijn, maar wij moeten toch proberen om iets meer op de voorkant hiervan te komen. Het is onze inzet om bij de spelregels die horen bij het nieuwe Mobiliteitsfonds ook te kijken of wij nog iets van versteviging kunnen bereiken.
Voorzitter, dit waren mijn algemene punten. Ik heb nog een aantal losse punten, die ik in het blokje overig zal bespreken. Daarin zitten onder andere ERTMS en nog wat opmerkingen over spoorvervoer en over fietsen. Die antwoorden komen dus daar terug.

De **voorzitter**:
Dan geef ik het woord aan de Minister. Maar voor ik dat doe, heeft de heer Schonis nog een vraag aan de Staatssecretaris.

De heer **Schonis** (D66):
Over de spelregels voor het nieuwe Mobiliteitsfonds hebben wij natuurlijk ook bij de RES-behandeling in oktober gesproken. Ik heb even niet scherp wanneer wij die kunnen verwachten. Juist die spelregels zullen allesbepalend of in elk geval heel belangrijk zijn bij de verdere verdeling.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
We willen die voor de zomer bij de Kamer hebben.

De **voorzitter**:
Er is ook nog een vraag van de heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Ja. Ik heb beide bewindspersonen aangehoord. Ik heb nog een opmerking over de kosten die wij hebben op investeringen. Er zijn allerlei zaken voorbijgekomen. Een daarvan is de verkeerde inschatting van prognoses, waardoor er niet genoeg geld is voor allerlei investeringen die wij moeten doen. Wij hebben het Groeifonds genoemd. Ik zie drie dingen voorbijkomen in de infrastructuur ...

De **voorzitter**:
En uw vraag is? Ik ben een beetje streng in deze tweede termijn.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Ja, maar ik moet het toch even kort inleiden, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dat is eigenlijk niet de bedoeling, meneer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Mijn vraag is: ik zie de kilometerprijs per spoor elk jaar alleen maar miljoenen euro's duurder worden. Als je echt naar spoorlijnen gaat kijken en je dat uitrekent, dan stel je vast dat die kilometerprijs alleen maar duurder is geworden. Ik zie de prognoses op onze projecten alleen maar ...

De **voorzitter**:
Meneer Amhaouch, ik wil u toch vragen wat uw vraag is. Wij hebben dit afgesproken met elkaar. Ik vind het vervelend, maar ik moet iedereen daarop aanspreken. Ik doe dat dan ook.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Ik zou toch graag willen weten van beide bewindspersonen of zij dit herkennen ...

De **voorzitter**:
Helder. Dank u wel. Herkent u het?

De heer **Amhaouch** (CDA):
... want de oplossingen die genoemd zijn, zijn niet de oplossingen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Bij de verschillende infrastructuurprojecten, zowel bij waterwegen als spoor, zien wij gewoon dat er soms enorme tegenvallers zijn. Ik denk dat het belangrijk is dat wij proberen de inschatting op de een of andere manier te versterken, zodat wij ook een betere afweging kunnen maken of een bepaalde prijs voor een project het ons waard is, in plaats van achteraf geconfronteerd te worden met tegenvallers. Want dat is altijd heel vervelend, voor iedereen.

De **voorzitter**:
Dank u wel.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik kan daar nog op aanvullen – want de heer Amhaouch stelde de vraag aan beide bewindspersonen – dat dit precies een van de redenen is om die tweefasenaanpak verder te ontwikkelen. De heer Amhaouch zegt regelmatig ook op een ander dossier: meten is weten, als je weet wat je meet. Dat geldt natuurlijk ook bij deze projecten. Dus we moeten eerst een wat verdere uitwerking hebben voordat wij daar echt de prijskaartjes aan kunnen hangen. In de MIRT-spelregels kijken wij bijvoorbeeld of wij niet een bovengrens zouden moeten stellen aan de complexiteit van een project, of anders beter kunnen overgaan op een project in blokken na elkaar. Dus wij trekken echt alles uit de kast om te proberen om hier toch meer grip op te krijgen.

De **voorzitter**:
En daarmee komen we aan het volgende blok. Het woord is aan de Minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ja, voorzitter. Deze keer ga ik eens in het Zuiden starten. Volgens mij waren we de vorige keer in het Noorden begonnen, dus laten we nu eens helemaal in het Zuiden beginnen. Ik begin met een vraag van mevrouw Postma over VDL Nedcar. De heer Dijkstra had daar ook iets over gezegd. De vraag was of wij samen met het Ministerie van EZK betrokken willen blijven bij die ontwikkelingen daar. Het korte antwoord daarop is ja. Ook in deze MIRT-ronde hebben we afgesproken dat wij, als de geplande ontwikkelingen doorgaan, daar graag een bijdrage aan zullen leveren.

De **voorzitter**:

Er is een vraag van de heer Van Aalst van de PVV.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Ik ben superblij om dit te horen. Dat is weer een motie van de PVV die uitgevoerd wordt. Ik vind het wel merkwaardig dat de Minister, toen ik vorig jaar exact deze motie indiende over de ontsluiting van VDL Nedcar, zei: ik heb geen idee; ik heb helemaal niet gehoord dat er ergens sprake van is. Was dat dan een vooruitziende blik van de PVV of neemt u nu gewoon de motie over?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Volgens mij is er inmiddels sprake van een heel nieuw project. Maar goed, ik wil de heer Van Aalst graag de eer gunnen dat hij al eerder aandacht heeft gevraagd voor VDL Nedcar. Het is fijn dat het breed in de Kamer leeft, zullen we maar zeggen.
Mevrouw Postma heeft nog gevraagd naar de files op de A67 en de A73, vooral door de vrachtwagendrukte. Dit voorjaar heb ik de structuurvisie A67 Leenderderheide-Zaarderheiken vastgesteld. De A67 wordt van Leenderderheide tot Geldrop toekomstvast verbreed naar twee keer drie rijstroken. Er wordt ook gestart met een pakket kortetermijnmaatregelen. Met die maatregelen kan ook direct worden gestart met verbetering van de veiligheid en de doorstroming, ook voor vrachtverkeer. Daarnaast heb ik deze zomer het ontwerptracébesluit knooppunt Zaarderheiken A73 vastgesteld voor uitbreiding naar die A67 in oostelijke richting. De Staatssecretaris en ik hebben onlangs weer een overleg gehad met de collega van Noordrijn-Westfalen. Dan hebben we het ook altijd weer over bijvoorbeeld de truckparkings. Dan benoem ik ook altijd weer op aandringen van een motie van de heer Dijkstra het feit dat de vrachtwagens op zondag niet mogen rijden in Duitsland. Voldoen de truckparkings ook aan de Duitse zijde? We proberen daar ook in de sfeer van dat soort maatregelen voortdurend aandacht voor te hebben.
Dan heeft mevrouw Postma nog vragen gesteld over de N57 en de N59. Zij vroeg of we die veiliger konden maken door rotondes en of we dan ook nog kijken naar de fysieke rijrichtingscheiding. Daar kan ik bevestigend op antwoorden. Rijkswaterstaat gaat inderdaad na of er een rijrichtingscheiding kan worden geplaatst op de wegdelen waar een inhaalverbod geldt. Dat kan natuurlijk alleen als de ruimte het toelaat en in principe ook alleen op de 100 kilometerwegvakken. De beschikbare wegbreedte is daar dus de bepalende factor. Daar wordt naar gekeken.
De heer Amhaouch vroeg naar het Brainportregioplan. Dat is echt integraal voor alle modaliteiten. Ook de Staatssecretaris zal daar wellicht dus nog iets over zeggen. We hebben natuurlijk afgelopen jaar het MIRT-onderzoek daar uitgevoerd. Daar is ontzettend veel werk verricht in één jaar. Op basis daarvan zijn hoofdkeuzes gemaakt. Die worden het komend jaar verder uitgewerkt. Die uitwerking is natuurlijk essentieel om samen eventueel vervolgstappen te kunnen zetten. Om slagvaardig aan de gang te kunnen met die uitwerkingen hebben partijen elk 1 miljoen studiegeld gereserveerd. We hopen dus besluiten te kunnen nemen in het volgende BO MIRT in 2021.
De heer Moorlag en de heer Stoffer hebben vragen gesteld over de alternatieve ontsluiting van een bedrijventerrein in Gorinchem. Ik heb met de regio een inspanningsverplichting afgesproken om de aansluiting op de A27 in het project A27 Houten-Hooipolder in 2026 te realiseren. Die afspraak houd ik ook in stand. Daarnaast kijkt de regio naar de noodzaak en de mogelijkheden van een eventuele tijdelijke ontsluiting op de A15. Daar ben ik met de regio over in gesprek, dus dat proberen we in goed gezamenlijk overleg te bekijken.
Dan zijn er door mevrouw Postma vragen gesteld over de veiligheid bij de verkeerslichten bij het knooppunt Hooipolder. Rond het knooppunt Hooipolder vinden inderdaad regelmatig kop-staartaanrijdingen plaats in

de wachtrij voor de verkeerslichten als weggebruikers niet op tijd tot stilstand komen wanneer ze de wachtrij van achteren naderen met een hoge snelheid. Ik denk dat dat precies het probleem is waar u op doelt. Wij hopen dat die wachtrijen sterk zullen afnemen zodra knooppunt Hooipolder in 2026 aangepakt wordt in het kader van het project A27 Houten-Hooipolder. We kijken nu of een filestaartbeveiligingssysteem als mogelijke verkeersveiligheidsmaatregel op die locatie kosteneffectief te realiseren is, vooruitlopend op de aanpak van het knooppunt in 2026. Daar kijken we dus naar, want u hebt gelijk met uw zorg over dat punt.
Dan blijf ik nog even bij mevrouw Postma. Hoe wil ik zorgen dat de twee grote opstoppingen van het knooppunt A58-A4 tot het verleden gaan behoren bij de snelweg van de Zeeuwse grens tot Roosendaal? Dan veronderstel ik dat u het opstropen van het verkeer vanuit Antwerpen bij het knooppunt Markiezaat bedoelt. Er zijn op dit moment geen MIRT-plannen voor een ingrijpende aanpak van dit knooppunt.
Dan de heer Stoffer. Dat betreft een punt dat mij ook aan het hart gaat: of ik vaart wil maken met een betere bevaarbaarheid van de Waal. We weten allemaal dat de vaarwegen cruciaal zijn voor het vervoer van goederen in Nederland. 80% van het bulkvervoer in Nederland gaat via water. En het wordt nog weleens vergeten, maar van alle containers die in Nederland vervoerd worden, gaat 35% over het water. Er is mij dus veel aan gelegen om de belangen van de binnenvaart goed te behartigen. Ik voelde het als een steun in de rug dat velen van u ook zeiden dat we daar echt met z'n allen werk van hebben gemaakt de afgelopen periode. De bevaarbaarheid van de rivieren staat inderdaad onder druk door ontwikkelingen zoals bodemerosie en klimaatverandering. Daardoor neemt de waterdiepte in de vaarwegen af. We hebben in de zomer van 2018 allemaal kunnen zien dat dat heel negatief uitpakt, ook op de economie. Ik vind die bevaarbaarheid van de vaarwegen dus zeer belangrijk.
We hebben ook onderzoek laten uitvoeren naar het vergroten van de robuustheid van de vaarwegen op de Waal en de Maas. Uit dat onderzoek volgen een aantal acties om regelmatig terugkerende calamiteiten en autonome ontwikkelingen beter op te kunnen vangen. Die acties pakken we de komende periode op. Dat hebben we ook in het BO MIRT besproken. In het kader van deze afspraken moet u bijvoorbeeld denken aan de afspraak die we hebben gemaakt om onderzoek te doen naar de sluiscapaciteit bij Grave. U hebt ook kunnen zien dat ik in het kader van Integraal Rivier Management 100 miljoen heb uitgetrokken om de knelpunten van bodemerosie aan te pakken. In het kader van Integraal Rivier Management gaan we dus verdere opties daarvoor uitwerken.
Dan had de heer Stoffer een concrete vraag gesteld over de Maascorridor. Ik noemde net al de sluis bij Grave. U zei: is het niet verstandig om die sluiscapaciteit bij Grave uit te breiden, omdat de Maas bij droogte steeds vaker een alternatief is voor de Waal? Nou, in veel onderzoeken, waaronder ook de NMCA, wordt de sluis bij Grave ook genoemd als robuustheidsknelpunt, maar we hebben nog geen goede kwantitatieve onderbouwing voor de toekomstige en benodigde capaciteitsvraag. Dat gaan we nu dus onderzoeken. Dat hebben we in het BO MIRT over goederenvervoercorridors afgesproken. Als we die informatie hebben, kunnen we met elkaar afspraken maken over vervolgstappen.
Dat waren, dacht ik, de vragen over de regio Zuid, voorzitter.

Mevrouw **Postma** (CDA):
We hadden met velen een hele mooie motie over de Westerscheldetunnel ingediend bij de begroting van IenW. Ik heb gevraagd naar de stand van zaken bij de uitvoering daarvan.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dat heb ik nu even niet bij de hand. Misschien zit die in mijn mapje overig, maar daar kom ik nog even op terug.

De **voorzitter**:
De Staatssecretaris gaat door.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Ik weet zeker dat daar nog wel een antwoord op komt.
Voorzitter. De Maaslijn. Dat was een project waarvan was afgesproken dat Limburg het opdrachtgeverschap op zich zou nemen. Het project werd getrokken door de regio's Limburg, Noord-Brabant en Gelderland. Dat project liep eigenlijk niet goed genoeg. Er was sprake van overschrijdingen en vertraging. Toen heeft de regio moeten constateren niet in staat te zijn om een project van deze omvang als opdrachtgever tot een goed einde te brengen. Dat was eigenlijk hoe ik voor het eerst met de Maaslijn in aanraking kwam. De regio kwam dus eigenlijk naar het ministerie en zei: we hebben dit project op ons genomen, maar het is eigenlijk toch gewoon te groot; de problemen zijn te groot; we hebben toch betrokkenheid van het Rijk nodig. Toen heeft mijn ministerie, op verzoek van de regio, die opdrachtgeversrol van Limburg overgenomen om het project te trekken. In de inbreng vanuit de Kamerleden leek het bijna een beetje alsof wij een taak die bij het Rijk lag in een keer bij de provincie wilden neerleggen, maar de provincie is naar het ministerie toegekomen met de vraag om dat opdrachtgeverschap over te nemen, omdat dit project niet op een goede manier lukte. Dat snap ik ook. Het is ook een belangrijk project. Dat deel ik met uw Kamer. Toen heb ik gezegd dat het wel belangrijk is dat er een goede doorlichting komt van het project. Die doorlichting is toen gedaan en er is zelfs nog een second opinion geweest. Dit is precies zo'n voorbeeld waar ik in de inleiding aan refereerde: dan komt er in één keer toch weer een tegenvaller en dat is voor iedereen echt ongelooflijk balen. Je vraagt je ook af hoe het kan, als je een duediligencerapport hebt laten opmaken en er daarnaast een second opinion is geweest, dat dan toch blijkt dat er weer tegenvallers zijn. Wat mij betreft vraagt dat echt om nader uitzoekwerk.
Ik heb net als u gelezen dat Limburg afgelopen vrijdagmiddag de Staten heeft geïnformeerd dat er weer tegenvallers zijn. Wat mij betreft is het nog te vroeg om te zeggen: dit is het en wat doen we er nu mee? Nogmaals, ik wil dit ook wel even gelegd hebben naast de rapporten die we hebben gehad. Er moet een harding komen van die tegenvallers. Waar zit het in? Hoe groot zijn ze werkelijk? We willen niet straks opnieuw met tegenvallers geconfronteerd worden et cetera.
ProRail is volop bezig met de uitwerking van de maatregelen. Volgens de planning zijn de maatregelen voor eind 2024 te realiseren. Dat is conform de oorspronkelijke planning. De bijbehorende kostenraming wordt op dit moment gevalideerd. Juist bij projecten waarvan we weten dat er heel veel haken en ogen aan zitten, is het belangrijk dat we met elkaar, alle partners samen, die gevalideerde tegenvaller baseren op een geharde raming. Ik ben bekend met de signalen dat de kostenraming hoger lijkt uit te vallen, maar ik vind dat we dat echt moeten harden. Ik wil echt zorgvuldigheid hebben in die cijfers. Ik wil ook zien welke mogelijkheden er zijn om nog dingen binnen het project op te vangen, zoals we dat met alle projecten doen. Dan weten we daarna uiteindelijk waar we het over hebben, wat die tegenvaller nou echt is en waar die in zit. Dat proces vindt nu plaats.

De **voorzitter**:
Er is een vraag van de heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Ik kan kort en krachtig zijn. Ik vind het leuk dat de Staatssecretaris zegt: we gaan een onderzoek doen. Maar kan zij gewoon toezeggen dat deze kosten niet verhaald worden op de provincie? Volgens mij is dat waar de Kamer om vraagt.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
In die zin heeft de Kamer weleens verschillende opvattingen over verschillende projecten, maar wanneer zich een tegenvaller voordoet bij een bepaald project, zorgt het ministerie er eerst goed voor dat we de cijfers harden. Daarna gaan we met alle partners om tafel om per project te bekijken wat de oplossing is. Er liggen altijd bestuursovereenkomsten ten grondslag aan de verdeling van verantwoordelijkheden en risico's bij projecten. Die moet je er ook bij nemen. Bovendien is het belangrijk om te weten waar de kostenoverschrijdingen nou vandaan komen. Als die evident aan de kant van het Rijk liggen, is het heel logisch dat je als Rijk daarvoor je verantwoordelijkheid neemt, maar als dat niet zo is, is het ook belangrijk om te bezien wat dan een reële verdeling van kosten is. Dus dat reële gesprek gaan we zeker aan, maar de eerste stap die we moeten nemen, is gewoon het harden van de kosten. Zolang dat onduidelijk is, is het ook onduidelijk hoeveel kosten je als Rijk op je zou moeten nemen en ten koste waarvan dat dan weer zou moeten gaan.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Ik probeer korte vragen te stellen, maar ik krijg hele lange antwoorden. Nogmaals: het interesseert me niet wat de overschrijding is. Is de Staatssecretaris bereid om die kosten te dragen en ze niet te verhalen op de provincie? Punt.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Ik ben bereid om de kosten te harden en in goed overleg te gaan met de provincie. Eerst moeten we bekijken wat de kosten zijn en daarna moeten we kijken wat daaraan reëel is. Er werd ook gesproken over 153 miljoen. Daarvan heeft het Rijk al 50 miljoen op tafel gelegd, terwijl het eigenlijk een regionaal project was. Dus we hebben als Rijk al flink wat geld bijgelegd. Misschien blijkt uit de overschrijding dat er reden is om meer te doen, maar we moeten eerst de kosten helder hebben. Dat is normaal en goed projectmanagement. Dat moeten we ook hierbij stap voor stap aflopen. Natuurlijk doen we dat in goed overleg met de provincie. Ik heb ook heel duidelijk gehoord dat u allemaal hoopt dat we zo veel mogelijk spoed erachter zullen blijven zetten en dat zullen we ook doen.

De heer **Moorlag** (PvdA):
Ik snap dat de Staatssecretaris zegt dat zij eerst wil zien wat die cijfers zijn. Het lijkt wel een beetje de wet van Moorlag. Die luidt: de wet van Murphy klopt niet, het is allemaal nog veel erger.

De **voorzitter**:
En uw vraag is?

De heer **Moorlag** (PvdA):
Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: vindt zij dat dit wel thuishoort in de risicosfeer van de provincies? Die hebben toch te goeder trouw aangenomen dat dit project binnen hun echt heel royale bijdrage gerealiseerd kon worden? Zij hebben ook al een eerdere tegenvaller geslikt. Dit kan toch niet naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ten laste komen van de provincies?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Redelijkheid en billijkheid moeten uiteindelijk de maatstaven zijn waarlangs we bepalen dat we hieruit komen. Nogmaals, het was een regionaal project waarmee ze naar het Rijk zijn gekomen. Toen heb ik geld erbij gelegd vanuit het Rijk. Als er een nieuwe overschrijding komt, dan is wel degelijk de vraag: wat is redelijk en billijk? Het gaat om grote bedragen en ik snap dat het voor de regio grote bedragen zijn. Ik zeg dus echt niet «jammer dan», om het even onparlementair te zeggen. We gaan

er echt goed naar kijken, maar stap een is altijd de bedragen goed harden en stap twee is dan: goed kijken wat redelijk is, waar de overschrijdingen vandaan komen en wat we eraan kunnen doen. We hebben deze ronde niet heel veel kunnen investeren, omdat er op allerlei projecten overschrijdingen waren. Op sommige punten neemt het Rijk overschrijdingen voor zijn rekening, maar dan wel nadat eerst goed is gekeken naar wat de kosten zijn, eerst is geprobeerd om die kosten naar beneden te krijgen en daarna is gekeken wat redelijk en billijk is, ook naar aanleiding van hoe zo'n project in elkaar zit en waar de overschrijdingen vandaan kwamen. Het enige wat ik zeg is: ik loop op geen enkele conclusie vooruit, maar ik vind wel dat we eerst de reële stappen moeten nemen. Ik zal dat natuurlijk in goed overleg doen met de regionale partners, want we zitten hier samen in.

De **voorzitter**:
De Staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
De intercity Heerlen-Eindhoven en Heerlen-Aken. Daarover heb ik u toegezegd dat ik uw Kamer versneld de tussentijdse resultaten zou toesturen. Dat geeft een dubbel beeld. Aan de ene kant geeft het een beeld van de mogelijkheden om rond 2025 een snellere verbinding tussen Nederland en Aken per spoor te realiseren. Tegelijkertijd is duidelijk dat er nog serieuze vragen zijn rondom de inpasbaarheid, maakbaarheid en kosten van infrastructuur die beantwoord moeten worden, voordat er een besluit aan de orde is over eventuele exploitatie. Ik vind het belangrijk om die tussentijdse resultaten van beide varianten grondig uit te werken. Daarbij is het goed om het gesprek aan te gaan over financiële bijdragen van eventuele betrokken medeoverheden.
Mede met het oog op de te verwachten noodzakelijke inframaatregelen heb ik bij het MIRT afgesproken om voor onder andere de vervolgstappen van de verbinding naar Heerlen en Aken een integrale studie toekomstvaste spoorknoop Eindhoven te starten en hier 50 miljoen voor te reserveren. Ik zie deze als no-regretstappen vanuit het perspectief op de verschillende varianten van een snellere verbinding met Aken. Voor de definitieve besluitvorming zijn de uitgewerkte resultaten van de nadere verkenning nodig. Die komen voorjaar 2021. Dan kunnen we met elkaar tot de uiteindelijke afweging komen.

De heer **Laçin** (SP):
Dit stond ook zowat letterlijk in de brief die is gestuurd. Ik heb in mijn inbreng gevraagd waarom de Staatssecretaris op de rem trapt en waarom zij niet, zoals denk ik de bijna voltallige Kamer in meerdere moties heeft aangegeven, de beslissing neemt dat Heerlen-Aken onderdeel wordt van het hoofdrailnetwerk en dat de intercitylijn wordt doorgetrokken naar Aken. Dat is de wens van de Kamer. Als we dat gaan doen met bijvoorbeeld de Arriva-variant, wordt het niet de intercity die wordt doorgetrokken vanuit het HRN, maar moeten mensen alsnog gaan overstappen. Dat is volgens mij niet de wens van de Kamer. Waarom gaat de Staatssecretaris nu niet door om die beslissing nu alvast te nemen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Ik herhaal mezelf een beetje, maar ook dit is een kwestie van: we moeten eerst goed weten wat het kost. Er zijn bijvoorbeeld allerlei infrastructurele aanpassingen nodig. Het is belangrijk om te weten wat het kost en hoe het maakbaar is. Ik begrijp de wensen van uw Kamer heel goed. Als het simpelweg zou gaan van «hop, we zetten even ergens een handtekening onder zonder dat we de kosten in kaart hebben en zonder dat we de maakbaarheid in kaart hebben», zou u ook niet altijd even positief over een bewindspersoon oordelen. Dus we moeten echt op de inpasbaarheid

letten. Wat betekent het doortrekken van die intercity's voor de interactie met allerlei andere intercity's en allerlei andere reizigersstromen? Het Nederlandse net is ongelofelijk vol. Je kunt daar niet zomaar een intercity tussen plakken. Dat heeft allerlei consequenties. Ik neem aan dat ook de heer Laçin heel graag al die consequenties wil zien om goed de afweging te kunnen maken of dit een verstandige keuze is en op welke manier het een verstandige keuze is. ProRail werkt hartstikke hard om dat allemaal in kaart te brengen. Volgend voorjaar hebben we die informatie en dan kunnen we met elkaar een bewuste keuze maken. In de aanloop daarnaartoe reserveer ik alvast 50 miljoen euro voor de spoorknoop Eindhoven, om te laten zien dat ik echt de wens heb begrepen. Ik snap dat de nood hoog is, maar we moeten toch proberen de verstandige stappen eerst met elkaar te zetten.

De **voorzitter**:
Een korte vervolgvraag.

De heer **Laçin** (SP):
Voor die 50 miljoen voor Eindhoven wil ik eerst mijn complimenten uitspreken. Dat was ik even vergeten in mijn drang om door te gaan, dus bij dezen. Maar de heer Laçin wil ook al die punten zien die de Staatssecretaris opnoemt. Ik heb ook het uitgewerkte plan van de NS gezien voor Den Haag-Aken over Heerlen. We wilden eerst Amsterdam...

De **voorzitter**:
En uw vraag is?

De heer **Laçin** (SP):
Daar kom ik aan toe, voorzitter, maar zo strak hoeft het ook weer niet wat mij betreft. Ik wil graag van deze Staatssecretaris dat we ons focussen op dat hoofdrailnet, dat NS dat uitgewerkte plan kan gaan uitvoeren en dat we dat gaan onderzoeken, en dat we niet een tweede concurrentiemodel daarnaast gaan organiseren, want dat is nergens voor nodig.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Laat ik het zo zeggen: ik constateer dat ik de heer Laçin heb gevonden in het feit dat we het allebei belangrijk vinden dat die zaken in kaart worden gebracht. Dat worden ze ook. Hij wil die ook hebben voordat hij een besluit kan nemen. Dan leg ik daar ook nog iets anders naast. Daar hoeft hij geen kennis van te nemen; dat laat ik geheel aan hem. Maar volgend voorjaar hebben we die informatie. Ik denk echt dat dat belangrijk is om vervolgens een goed besluit te kunnen nemen voor de reizigers in heel Nederland.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Volgens mij zijn we er bijna. Deze intercity, waar we heel veel over gesproken hebben in deze Kamer, stond al in de huidige concessie van 2014. Toen is die inspanningsverplichting al opschreven. We zijn nu al vier of vijf jaar bezig. Ik krijg nu het gevoel dat we het dadelijk één maand vooruit gaan schuiven, zodat we net over de verkiezingen heen zijn. De Staatssecretaris heeft het over het voorjaar van 2021. Kan deze Staatssecretaris beloven dat zij er maximaal achteraan gaat dat zij dit besluit zelf nog kan nemen, ofwel in deze kabinetsperiode ofwel in een demissionair kabinet? Want deze Kamer heeft daar hard aan gewerkt en deze Staatssecretaris heeft er hard aan gewerkt. Laten we het niet overlaten aan een volgend kabinet, want het staat al vier jaar in de huidige concessie als inspanningsverplichting, en ik zou het heel jammer vinden als we dadelijk zeggen: we komen net één maand tekort.

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

Volgens mij gebruikte de heer Laçin alle juiste woorden, namelijk dat wij er met elkaar echt hard aan hebben gewerkt en dat we echt moeten proberen om hier zo snel mogelijk alle informatie op tafel te krijgen om ook zo snel mogelijk conclusies te trekken. Als dat niet meer missionair kan, dan doen we dat demissionair. Maar in het voorjaar zitten wij hier nog in grote mate met elkaar, in demissionaire status. Dan is het natuurlijk aan de Kamer wat zij daar verder mee wil op dat moment, maar dat gesprek zullen we met elkaar kunnen voeren, denk ik.

De **voorzitter**:
Daarmee gaat de Staatssecretaris verder.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Voorzitter, dit waren de twee punten over de regio Zuid, wat mij betreft.

De **voorzitter**:
Zijn er nog punten over de regio Zuid blijven liggen? Ik kijk even naar de leden.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Ja, dit is mijn laatste vraag. Die moet ik dan maar inzetten op Zuid, en dan hoop ik dat mijn collega's de rest doen bij de andere regio's. Het gaat over het belangrijke punt van de Brainportregio. De Minister heeft daar ook al over gesproken. Er ligt een integraal plan. Er vinden inderdaad een aantal acties plaats – ik heb daar ook complimenten voor uitgedeeld – maar toch ligt er nog een hele grote opgave. Er is met 21 gemeentes heel hard gewerkt aan een plan. Het gaat over een groot project waar ook het bedrijfsleven aan meedoet. Kunt u de processtappen eens concreet toelichten? Hoe gaan we die investeringsbesluitvorming aanpakken over wat er is blijven liggen?

De **voorzitter**:
De Minister wordt net bevraagd op koffie en thee. Dat is dan best lastig, maar wat gaat zij doen met de Brainport Eindhoven en de stappen die daarin nog worden gezet?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
De Staatssecretaris en ik hebben in goed overleg met de regio gezegd dat we ontzettend veel waardering hebben voor het harde werk dat daar in een jaar tijd voor elkaar is gebokst. Gegeven de onduidelijkheid die er nog is over financiële middelen die er al dan niet zijn, over de formatie en wat er in een groeifonds zit enzovoort, willen we er in ieder geval voor zorgen dat het komende jaar hoe dan ook niet verloren gaat. Dat hebben we overigens met alle regio's afgesproken. We willen dus doorgaan met onderzoeken die we toch moeten doen. Vandaar ook die drie keer een miljoen aan onderzoeksgeld, zodat we echt zorgen dat het geen verloren jaar wordt. Dat geldt voor heel veel van die grote projecten en zeker ook voor de Brainportagenda. Ik denk dat we met onze ambtenaren en de ambtenaren in de hele Brainportregio, maar ook het bedrijfsleven en de onderwijsinstellingen daar, ook het commitment vast weten te houden, zodat we het komend jaar wel gewoon door kunnen.

De **voorzitter**:
Daarmee komt de Minister aan haar volgende regio.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ja, voorzitter. Eigenlijk had mevrouw Postma daar net al een bruggetje mee gemaakt. Zij vroeg mij namelijk naar de Westerscheldetunnel. Nou valt Zeeland onder Zuidwest, maar we kwamen er eigenlijk op via de vraag over de A58 richting Markiezaat-Bergen op Zoom vanuit Zeeland.

Dat was de vraag. Daarom zat die wel bij Zuid, want dat is het Brabantse deel. Maar nu dus toch Zuidwest, waarin Zeeland verder aan de orde komt.
Eerst de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de motie. Ons departement heeft ambtelijk contact gelegd met de provincie Zeeland om de beschikbare feiten en cijfers en de inzichten ten aanzien van de sociaaleconomische aspecten op een rij te gaan zetten. Op basis van dat beeld zal een aanvullend onderzoek worden opgedragen, conform de motie. Ik zal de Kamer in het voorjaar nader informeren over de uitkomsten van dat onderzoek en de mogelijkheden waar de motie om vraagt.
De heer Van Aalst heeft vragen gesteld over de A15. Is het niet mogelijk om ook het laatste deel te verbreden? Het meest recente NMCA-onderzoek uit 2017 geeft niet aan dat hier sprake is van een belangrijk toekomstig knelpunt. Er lopen natuurlijk wel verschillende projecten, waaronder de in het vorige blok besproken verkenning van de aansluiting van de A2 Deil-Vught op de A15 tussen Gorinchem en Valburg. Dat heeft mogelijk ook impact op de doorstroming en de verkeersveiligheid. Als uit de komende NMCA in 2021 blijkt dat hierbij belangrijke nieuwe knelpunten ontstaan, zullen Rijk en regio daar zeker gezamenlijk over in overleg gaan.
De heer Van Aalst vroeg ook nog naar de spitsstrook. Die gaat open als de drukte op de weg daar aanleiding toe geeft. Bij een permanente openstelling, dus ook in rustige situaties, treedt er een verhoogd ongevalsrisico op vanwege het smalle wegprofiel – daar bent u van op de hoogte – maar bij drukte gaat die zeker meteen open.

De **voorzitter**:
Er is nog een vervolgvraag.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Het is eigenlijk geen vraag. Ik wil de Minister danken voor de beantwoording van vragen die ik niet gesteld heb, maar dat is op zich prima. Het was meer een compliment omdat er nu gewerkt wordt aan de A15 en de Minister overweegt om de spitsstroken ook een kans te geven in die aanpak. Dat was eigenlijk de uitvoering van een motie van de PVV. Meer heb ik niet gesteld in mijn betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Oké, zo zie je hoe wij erop geconditioneerd zijn dat u waarschijnlijk altijd meer wilt, maar dan incasseer ik deze complimenten nog een keer extra.

De heer **Laçin** (SP):
Dat geldt ook voor ons hoor!

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Het valt allemaal zo reuze mee, hè.
Ik ga maar gauw verder met de vraag van de heer Dijkstra over de Van Brienenoordbrug. Hij wilde eigenlijk een bevestiging dat die 200 miljoen specifiek gereserveerd is voor het aanpakken van het NMCA-knelpunt A16 Van Brienenoordcorridor. Dat is onder andere gereserveerd voor de MIRT-verkenning. In het kader van die MIRT-verkenning worden maatregelen uitgewerkt voor het traject A16. Een nieuwe oeververbinding kan de A16 Van Brienenoordcorridor ook ontlasten, maar het klopt zoals u het zei. Zo hebben we het ook in de laatste MIRT-ronde weer bevestigd.
De heer Amhaouch, die net even vertrokken is, maar ongetwijfeld later wel weer meeluistert, heeft vragen gesteld over de buisleidingen. Dat is een dossier waar de Staatssecretaris en ik gezamenlijk in optrekken, maar om de haalbaarheid van de buisleidingen tussen het Rotterdamse havengebied en het chemiecluster Chemelot en vooral ook verder richting

Duitsland te onderzoeken, zijn we samen met het bedrijfsleven een haalbaarheidsstudie gestart. Dat doen we vooral in het kader van de goederenvervoercorridor. Die haalbaarheidsstudie loopt nu. Ik verwacht voor het einde van het jaar de eerste conclusies te ontvangen. Daarna gaan we ons samen met het betrokken bedrijfsleven, met het Havenbedrijf, met Chemelot zelf, beraden op vervolgstappen. Daar zullen wij zeker ook uw Kamer bij betrekken.
Mevrouw Postma heeft vragen gesteld over het ontwerptracébesluit A4 Haaglanden-N14. Zij vroeg specifiek naar de extra geluidsbelasting. Het antwoord op die vraag is heel kort: ja, dat klopt. Zoals gebruikelijk wordt elk jaar getoetst of er sprake is van nieuwe inzichten. Dat wordt gedaan zodra de update van het verkeersmodel, het nieuwe NRM, beschikbaar is. De met het NRM uit 2018 geprognotiseerde verkeersstromen wijken nauwelijks af van die van 2020, maar er is verhoudingsgewijs wel sprake van meer verkeer in de avond- en nachturen. U weet ook – ik zie u al knikken – dat geluid in de avond- en nachturen in geluidsonderzoeken zwaarder meeweegt. Daarom zijn er inderdaad extra geluidsmaatregelen nodig, hoewel de verkeersstromen op zich gelijk blijven. Op dit moment worden die extra geluidsmaatregelen verder uitgewerkt. Dat zal dan gaan om hogere geluidsschermen en extra geluidsschermen. Die zullen dan ook worden verwerkt in het tracébesluit.
Dan blijf ik even bij hetzelfde onderwerp maar kijk ik naar de andere kant van de tafel, naar de heer Schonis. Hij had een vraag gesteld over het advies van de commissie voor de milieuveiligheid, de commissie voor de milieueffectrapportage, zeg ik maar even volledig, voor datzelfde ontwerptracébesluit. De Commissie voor de m.e.r. stelt dat nader onderzoek nodig is vanwege de mobiliteitstransitie die wordt nagestreefd. Dan gaat het over duurzaamheid, gebruik van ov en fiets. Ze concluderen tegelijkertijd dat de milieueffecten van het project goed in beeld zijn gebracht. Voor mij staan nut en noodzaak van de extra rijstroken vast. Het is een en-enverhaal, dus inzetten op ov-bereikbaarheid én gebruik van fiets en ov in de stad, maar tegelijkertijd ook inzetten op het verbeteren van de verkeersdoorstroming op belangrijke wegen zoals die A4. Daarom gaan we wel door met het project.
Ik heb net al in de richting van mevrouw Postma aangegeven dat nieuwe ontwikkelingen uiteraard ook in dat ontwerptracébesluit meegenomen zullen worden. De vraag was of er serieus wordt gekeken naar duurzame mobiliteit. Ja, dat doen we, maar dat leidt niet tot afstel van dit project, want nut en noodzaak daarvan staan vast. Het is een belangrijke corridor voor de bereikbaarheid en de economie van Nederland. De capaciteit schiet nu al regelmatig tekort en dat zal in de toekomst verder toenemen. Maar tegelijkertijd zet dus de regio, samen met ons, ook in op de bereikbaarheid per openbaar vervoer en ook op het fiets- en ov-gebruik in de steden. Misschien nog één opmerking: in de nabije toekomst zal natuurlijk het wagenpark steeds verder gaan verschonen door het elektrificeren. De auto is dus niet langer per definitie niet duurzaam. Dat hij dat zou zijn, is een beetje achterhaald.

De **voorzitter**:
Daarover is er een vraag van de heer Schonis.

De heer **Schonis** (D66):
Dat laatste... ja, oké. Auto's worden steeds schoner, maar goed, dat is natuurlijk geen reden om een verbreding wel of niet te doen. U zegt: ik zie voorlopig geen reden tot heroverwegen. Twee vragen eigenlijk. De eerste vraag is de volgende. De Commissie voor de m.e.r. zegt: dit is essentiële informatie voor het beschrijven van de milieueffecten. Het antwoord op deze vraag acht de Commissie voor de m.e.r. dus «essentiële informatie» voor het beschrijven van de milieueffecten. Hoe verhoudt zich dat dan tot elkaar? Dat is vraag één. En de tweede vraag is de volgende. Ik ben op

zich blij dat de Minister zegt zich ook te blijven inzetten voor ov en fiets. De verbreding zal ervoor zorgen dat er een aantal fietsroutes verlegd moeten worden. Daar moet maatwerk voor komen. De regio's hebben daar ook om gevraagd. Gaat de Minister dan ruimhartig om met meekoppelkansen voor bijvoorbeeld het ontsluiten van fietsroutes die anders wellicht omgelegd zouden moeten worden, waarbij je die dus met een extra fietstunnel of andere verbindingen in stand houdt?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
We gaan dit allemaal doen in goed overleg met de omgeving. Ik doe niet aan kwalificaties als «ruimhartig», want daar verstaat wellicht iedereen weer iets heel anders onder. Maar we zitten daar in goed overleg en zoals gezegd: we willen echt de belangen van fiets en openbaar vervoer ook goed meewegen.

De heer **Schonis** (D66):
Ik had twee vragen. De eerste betrof de Commissie voor de m.e.r. Van de aangehaalde passage zegt de Commissie voor de m.e.r. dat dat essentiële informatie is die mist in het MER. U zegt net zelf dat dat voor u geen reden is om te heroverwegen, maar de Commissie voor de m.e.r. zegt dat juist dit punt, die heroverweging, ontbreekt. U zult daar dus in het definitieve tracébesluit toch iets over moeten zeggen, neem ik aan.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Uiteraard zullen we de opmerking van de Commissie voor de m.e.r. in het vervolgtraject verwerken. Maar belangrijk is wel dat ze ook aangegeven hebben dat de milieueffecten van het traject goed in beeld zijn gebracht.

De **voorzitter**:
Dan gaat de Staatssecretaris verder met Zuidwest.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Ja, voorzitter. Daarover waren mij drie vragen gesteld. De eerste was van de heer Laçin. Welke plannen zijn er met betrekking tot HOV en meer ov-capaciteit om de woningbouw in Den Haag, Rotterdam en Dordrecht te faciliteren? Binnen het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking is onderzocht wat er tot 2040 nodig is om 170.000 woningen te realiseren. Een belangrijk deel van die opgave zal plaatsvinden langs de oude lijn, in de zone van de oude lijn, die in de plannen wordt doorontwikkeld tot een hoogfrequente S-baan tussen Leiden en Dordrecht en dertien daaraan gerelateerde stationsontwikkellocaties. Maar er is nog geen zicht op 75% financiering voor de start van de MIRT-verkenning. Tevens wordt in MIRT-verkenningen Oeververbindingen Rotterdam en CID-Binckhorst ook gekeken welke HOV-maatregelen er nodig zijn om binnenstedelijke woningbouw te faciliteren. Op CID-Binckhorst kunnen we wel een eerste stap zetten. Voor de rest is het natuurlijk wachten op zicht op 75% financiering voordat de MIRT-verkenning kan worden gestart. U kunt ook allemaal bedenken welke bronnen daarbij eventueel nog een rol zouden kunnen spelen.

De **voorzitter**:
Voordat u verdergaat, is er een vraag van de heer Laçin, en straks kom ik nog even terug bij de heer Moorlag, want die had nog een vraag aan de Minister. Die was ik vergeten. O, ik hoor de heer Moorlag zeggen dat dat niet meer hoeft. Oké, helemaal goed, dank u wel. Dan is er een vraag van de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):
Die 75% zicht op financiering ken ik, maar aan de andere kant staat die woningbouw natuurlijk wel gepland. Volgens mij zijn de Staatssecretaris

en ik het er zeer over eens dat, als die woningen er staan en die mensen er komen, het bewegen, de mobiliteit al geregeld moet zijn. Hoe gaat dat dan samen, wil ik de Staatssecretaris vragen. Vanuit de MIRT begrijp ik het, maar die woningbouw komt er ook. Hoe gaat dat samen? Kan zij dat toelichten?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Jazeker. Kijk, idealiter heb je voor zo'n heel project in een keer geld waarmee je zowel woningbouw als infrastructuur tegelijkertijd kunt ontwikkelen. We zagen bijvoorbeeld dat dit bij CID-Binckhorst dreigde stil te vallen. Toen hebben wij er met een bedrag van 50 miljoen, waar de provincie en de gemeente cofinanciering bij hebben gelegd, voor gezorgd dat we in ieder geval de eerste fase kunnen doen, om de combinatie van én woningbouw, én mobiliteitsontwikkeling, én milieuruimte die er ook nodig is, tot stand te brengen. Dat moet steeds in gezamenlijkheid. Waar je grote stappen kunt nemen, neem je grote stappen in gezamenlijkheid. Waar je een kleine stap kunt nemen, moet je ervoor zorgen dat je dat in gezamenlijkheid kunt doen.
We zitten dus in een continue dialoog met het Ministerie van BZK en met de gemeenten waar het over gaat, die gekoppeld aan hun woningbouw-opgave ook een mobiliteitsvraagstuk hebben. Dat wordt heel nadrukkelijk in gezamenlijkheid gezien en erkend. Zo willen we problemen voorkomen, in plaats van eerst die woningen neer te zetten en dan te zeggen: o, het schiet omhoog in de NMCA-knelpunten, dus over tien jaar heeft u een oplossing. Nee, we pakken die verstedelijking heel nadrukkelijk gezamenlijk op tussen de verschillende ministeries, maar ook tussen de verschillende modaliteiten binnen de ministeries. En nogmaals, we zetten graag een grote stap, maar waar dat niet kan, proberen we het in stukjes te knippen, in modules, die we elk kunnen uitvoeren.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Dan had mevrouw Postma nog een vraag over de MIRT-verkenning CID-Binckhorst Leidschendam-Voorburg. Gaan die er niet op achteruit? In de MIRT-verkenning CID-Binckhorst wordt nagegaan welke ...

Mevrouw **Postma** (CDA):
Het was Leidschenveen-Ypenburg. Dat is een verschil.

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

Mevrouw **Postma** (CDA):
Leidschenveen-Ypenburg.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
O, Leidschenveen-Ypenburg. Blijkbaar is Leidschendam-Voorburg genoteerd.

Mevrouw **Postma** (CDA):
Dat ligt ernaast, maar mijn vraag betrof Leidschenveen-Ypenburg.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Het ligt allemaal bij elkaar in de buurt. Ik kom uit deze regio, ze waren allebei logisch geweest om er een vraag over te stellen. De alternatieven. Er wordt dus gekeken welke maatregel het beste bijdraagt om de nieuwe bewoners – het gaat om ongeveer 25.000 mensen – van het CID-Binckhorstgebied een goed openbaarvervoeralternatief te bieden. De

alternatieven verbinden Den Haag CS met Station Leidschendam-Voorburg. Daar zal die koppeling vandaan zijn gekomen. Er is nog geen voorkeursalternatief gekozen. Er wordt zo goed mogelijk rekening gehouden met alle belangen van alle betrokken partijen. Deze week vindt er nog een bestuurlijk overleg plaats met onder andere de gemeente Den Haag, waar Ypenburg dus bij hoort en Leidschendam-Voorburg, over de randvoorwaarden waarmee bij de verdere uitwerking van de MIRT-verkenning rekening moet worden gehouden. Maar we zullen dus ook Ypenburg noteren als aandachtspunt. Dat zal waarschijnlijk door de gemeente Den Haag zijn ingebracht, maar we zullen daar alert op zijn. Dank voor de alertering op dat punt.

Mevrouw **Postma** (CDA):
Ik wil het toch even scherp hebben, want het zijn inderdaad twee treinstations en dat is wel wezenlijk. Maar mijn vraag gaat over treinstation Ypenburg.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Dat staat genoteerd. Ik gaf alleen aan dat dat een station is dat wel onder de gemeente Den Haag valt en we hebben natuurlijk met de gemeente Den Haag ook het gesprek. Het is goed om te weten van de zorgen, maar daardoor wordt het antwoord niet anders. Wij kijken natuurlijk goed wat de alternatieven zijn voor de ontsluiting en welke de beste is om tot een oplossing te kunnen komen. Maar het is goed genoteerd dat de zorgen betrekking hebben op station Ypenburg. Absoluut.
Dan Rail Ghent Terneuzen. De vraag was wat de stand van zaken is met betrekking tot de spoorverbinding. Daar hebben we de intentie afgesproken om in samenhang met het compensatiepakket Zeeland een adaptieve strategie uit te werken en een intentieverklaring te tekenen daarvoor met de regio en België. Ik probeer die intentieverklaring nog dit jaar te tekenen. Nederland stelt 15 miljoen beschikbaar vanuit het compensatiepakket Zeeland, waarvan nu 2 miljoen wordt gereserveerd voor een vervolgstudie. Dat bedrag uit het compensatiepakket is gereserveerd voor de aanleg van de zuidoostboog bij de Sluiskilbrug, als uit die vervolgstudie blijkt dat dit noodzakelijk is.
Voorzitter. Dat waren de vragen uit deze regio.

De **voorzitter**:
Dan komen we bij de Minister en de volgende regio.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ja, dank u wel, voorzitter. De volgende regio is Oost. De eerste vraag die ik daarover had was of de A1 Barneveld-Apeldoorn of de twee keer drie nog op mijn lijstje staat. Ik onderken zeker het belang van de A1-corridor. Die heeft ook zeker de aandacht. Daarom heb ik ook het vaste voornemen om het voorkeursalternatief A1-A30 Barneveld nog in het eerste kwartaal van 2021 te kunnen vaststellen. In de nieuwe NMCA van april 2022 wordt onder meer bekeken hoe de verkeersdruk zich ontwikkelt op de rest van de A1 tussen Voorthuizen en Apeldoorn.
De heer Dijkstra wil graag weten of de A1/A30 en knooppunt Hoevelaken niet eerder kunnen. Ik gaf net aan dat ik het voorkeursalternatief A1/A30 het komende kwartaal wil vaststellen. Ook de vaststelling van het tracébesluit knooppunt Hoevelaken staat gepland voor het eerste kwartaal van 2021. Ik streef ernaar om de wettelijk afgesproken procedure, de Tracéwet en Omgevingswet, zo zorgvuldig en snel mogelijk te doorlopen. De kunst is daarbij om de realisatie van het project A1/A30 goed af te stemmen op de realisatie van de A1/A28 knooppunt Hoevelaken. Het wordt een stuk finetuning met de regio en de aannemerij om dat goed voor elkaar te krijgen.

Even kijken. Ik dacht dat ik nog meer vragen over dit onderwerp had gezien. Ja, de heer Stoffer heeft hier ook nog naar gevraagd. Hij kwam vorige keer al met de suggestie voor Het Ei. De heer Stoffer vroeg hoe het zit met de aanpak in 2024: gaan we vaart maken met het knelpunt? Ik heb in de richting van de Kamer al eerder aangegeven dat ik me tot het uiterste inspan om die zeven MIRT-projecten waar we ook de stikstofruimte voor hebben gereserveerd, zo snel als mogelijk tot realisatie te brengen. Nogmaals, het streven is om in de eerste helft van 2021 het tracébesluit te kunnen nemen.
Mevrouw Postma sprak over de N35. Overigens dank voor alle complimenten in onze richting, maar ik maak ook complimenten aan uw Kamer. Ik denk dat dit een gezamenlijk resultaat is, ook gezamenlijk met alle mensen uit de regio die hier ook zo uitdrukkelijk het vuur voor uit de schoenen hebben gelopen.

De **voorzitter**:
Op het vorige punt was er nog een vraag van de heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):
Het kan zijn dat de Staatssecretaris erop terugkomt, maar ik had gevraagd om bij de A1-corridorverkenning tussen Amersfoort en Apeldoorn ook het station Barneveld mee te nemen. O, ik begrijp dat de Staatssecretaris daarop terugkomt. Dan wacht ik dat af.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Daar komt de Staatssecretaris inderdaad op terug.
Dan ben ik toch weer bij de N35. Er is aandacht gevraagd voor Haarle. Rijk en regio hebben al eerder afspraken gemaakt en hebben er ook 15 miljoen voor uitgetrokken om te kijken of er kortetermijnmaatregelen genomen kunnen worden om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dat pakket bevat mogelijk ook maatregelen om de verkeersveiligheid bij Haarle te verbeteren. De afspraken die we deze ronde hebben gemaakt, hoef ik niet te herhalen, want die zijn denk ik niemand ontgaan. Daarbij is afgesproken om komend jaar een MIRT-verkenning te starten, waarbij we ook zullen kijken naar de effecten van de maatregelen op de verkeersveiligheid van het hele tracé, dus inclusief Haarle. Laten we kijken wat we in de komende tijd uit het kortetermijnmaatregelenpakket kunnen halen, maar ik zeg toe dat we in de MIRT-verkenning ook goed zullen kijken naar het hele traject.
Dan de N1/A35. Er is tijdens het BO MIRT afgesproken om een weefvak aan te leggen op de A35 tussen de toerit Delden en de afrit Hengelo-Zuid, waarmee de verkeersveiligheid toeneemt en de doorstroming verbetert. Daar stellen we 5 miljoen extra voor beschikbaar. Deze maatregel wordt momenteel verder uitgewerkt door Rijkswaterstaat.
Dan is er nog een vraag gesteld over de verbreding van de A28 en de A50. Op de A28 Amersfoort-Hoogeveen worden infrastructurele maatregelen genomen voor 30 miljoen. Ook de regio neemt maatregelen. Voor Zwolle en omgeving wordt een gebiedsgericht MIRT-onderzoek opgestart.
Over de A1/A30 Barneveld heb ik al iets gezegd. In de nieuwe NMCA van april 2021 zullen we ook bekijken hoe de verkeersdruk zich ontwikkelt op het resterende deel van de A1 tussen Voorthuizen en Apeldoorn.
Mevrouw Postma heeft gevraagd of de 5 miljoen voor het traject Hattem-Ramspol wel voldoende is om ongevallen op de N50 te voorkomen. Wat kwam er uit de verkeersanalyse? Het traject Kampen-Kampen-Zuid wordt verbreed naar twee keer twee. Daarvoor is van het Rijk 5 miljoen beschikbaar. Begin volgend jaar denk ik ook het tracébesluit te kunnen nemen. Uit de verkeersveiligheidsanalyse voor het deel Hattemerbroek-Ramspolbrug bleek dat de N50 een specifieke N-weg is die vraagt om actief handelen en oplettendheid van de weggebruiker, maar dat dit niet per definitie de weg onveilig gemaakt. We hebben met de provincie Overijssel tijdens het BO MIRT afgesproken om op het enkel-

baansgedeelte van de N50 tussen Kampen en Ramspolbrug een ander type markering aan te brengen die je voelt of beter ziet om zo een onbewuste overschrijding van de middenas tegen te gaan. Op die manier proberen we daar toch ook een maatregel te treffen.

Mevrouw **Postma** (CDA):
Dank voor het uitgebreide antwoord, Minister. Dat gaat natuurlijk helpen tegen het ene type ongeval, namelijk het tegemoetrijden en het op de verkeerde weghelft zitten, maar er komen daar ook veel kop-staartbotsingen voor. Is er ook een oplossing in meegenomen voor het achterop de file of op langzaam verkeer rijden?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dat is niet zo uitdrukkelijk uit die verkeersveiligheidsanalyse gekomen. Vandaar dat nu eerst deze maatregel wordt genomen. Nogmaals, voor dat deel is gezegd: het is niet per definitie onveilig, maar het vraagt wel oplettendheid van de weggebruiker. Daar wordt nu een stap in gezet met de markering.
Dan blijf ik nog heel even bij het laatste deel van mijn beantwoording van een vraag van mevrouw Postma, maar volgens mij heb ik dat net al gezegd. Het voorkeursalternatief A1/A30 Barneveld volgt in het eerste kwartaal, in goede samenhang met het project Hoevelaken. Zowel de provincie Gelderland als de gemeente als iedereen is echt erop gefocust om dat in goede banen te leiden, want als we dat niet goed doen, kunnen we een hele hoop ellende veroorzaken. Dat wil niemand.

De **voorzitter**:
Er is een vraag van de heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Ik pleit altijd voor asfalt. De Minister bevond zich nu op een weg waar ik wekelijks langskom: de A35 tussen Hengelo-Zuid en Delden. Mijn vraag is wat de Minister precies gaat oplossen, want daar ben ik wel heel nieuwsgierig naar. Ik ben voor het aanleggen van asfalt, maar ik herken dit probleem niet.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Nou, het is ook niet heel spectaculair wat daar gebeurt. Er wordt een weefvak aangelegd op de A35 tussen de toerit Delden en de afrit Hengelo-Zuid ten behoeve van de doorstroming. U gaat daar waarschijnlijk als een mes door de boter zo tussen het verkeer door, maar kennelijk zijn er mensen die moeite hebben met dat weefvak. Dat gaan we dus verduidelijken, met 5 miljoen van onze kant. Het gaat straks dus nog beter daar.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Het bijzondere is – dat wil ik de Minister meegeven – dat daar een brug zit. Ik weet niet hoe je daar ergens een weefvak kunt aanbrengen. Tegelijkertijd is er een doorgetrokken streep, zodat je niet kúnt invoegen. Ik ben heel benieuwd naar de verbetering!

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik zal kijken of we misschien voor de tweede termijn nog een plaatje kunnen krijgen of zo.

De **voorzitter**:
Goed. Dan gaan we naar de Staatssecretaris voor haar beantwoording voor Oost.

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

Dank u wel, voorzitter. Daar komt vast nog een prachtig plaatje uit tevoorschijn. Het was in ieder geval een beeldende discussie.
Voorzitter. De heren Amhaouch en Schonis hebben vragen gesteld over de IC Berlijn. We zien op verschillende termijnen mogelijke versnellingen. Op korte termijn, vanaf 13 december, worden enkele treinen per dag met tien minuten versneld. Dit kan door een paar aanpassingen in de Nederlandse dienstregeling. Voor de middellange termijn is een versnelling van een halfuur mogelijk door een samenspel tussen dienstregelingaanpassing, nieuw materieel en infrastructurele maatregelen. Tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT heb ik met de regio afgesproken een verkenning te starten voor de benodigde infrastructurele maatregelen. Het gaat dan om het voornemen om te komen tot snelheidsverhogende maatregelen tussen Hengelo en Oldenzaal-grens, een extra perron op station Oldenzaal en een extra perron in Deventer voor het handhaven van de punctualiteit van de binnenlandse dienst en de IC Berlijn. Die versnelling verbetert dus de grensconnectiviteit aan de ene kant, maar brengt aan de andere kant de regio Oost-Nederland ook dichter bij de Randstad. Die versnelling is ook binnenlands dus een no-regret. Voor de lange termijn bestaan routeopties voor een nog snellere verbinding. Deze worden binnen het Toekomstbeeld OV in samenhang met het nationale netwerk onderzocht. Samen met de regio wordt gewerkt aan een procesaanpak over wanneer en op welke wijze de nadere uitwerking van de verschillende routeopties zal plaatsvinden. Conform de contourennota Toekomstbeeld OV streef ik in ieder geval naar een hoogwaardige verbinding met Duitsland. Daarbij zal ik verschillende corridors en routevarianten tegen elkaar moeten afwegen. Voor alle termijnen geldt dat conform de motie-Amhaouch c.s. de routevarianten volwaardig zijn en worden onderzocht, en dat de optimale combinatie van snelheid en hoeveelheid stops wordt beoogd. Die uitwerking komt nog.
Dan was er een vraag over Emmen-Rheine. Is er een update van station Coevorden nodig en gaat dit om cofinanciering? Dit was een vraag van de heer Amhaouch. De spoorverbinding Emmen-Rheine, waar ook de heer Ziengs aan refereerde, vind ik een heel mooi voorbeeld van hoe dingen soms snel kunnen gaan als alle partners aan alle kanten van de grens er echt klaar voor staan en de plannen goed met elkaar doorgesproken zijn. De spoorverbinding Emmen-Rheine gaat om een internationale, nationale en regionale samenwerking. Aan beide zijden van de grens moeten werkzaamheden worden gedaan. Zowel het Nederlandse Rijk als de regio als de Duitse partijen zullen bijdragen aan de financiering. In Nederland wordt station Coevorden aangepakt om ruimte te maken voor deze internationale trein en moet het spoor worden aangepakt. Daarvoor is inderdaad 10 miljoen vanuit het Rijk beschikbaar als cofinanciering.
De heer Amhaouch vroeg naar afspraken – ook een paar anderen hebben daaraan gerefereerd – over het spoor Arnhem-Winterswijk. De mogelijkheden voor de RegioExpres – daar gaat het om – zijn meegenomen in de nadere uitwerking van het Toekomstbeeld OV. Over de resultaten zal ik u binnenkort berichten, waarschijnlijk begin volgend jaar.
Wat zijn de vervolgstappen op de spoorverdubbeling Utrecht-Arnhem? Ook daar zijn in het kader van Toekomstbeeld OV diverse ambities en onderzoek: meer internationaal treinvervoer, meer intercity's, meer sprinters en nieuwe stations. Er zijn verschillende combinaties denkbaar. Het maakt erg veel uit of de IC sneller moet rijden, namelijk 160 km/u of 200 km/u. Daarom wordt er de komende periode bekeken wat voor slimme combinaties mogelijk zijn. Daarom is het nu nog te vroeg om vervolgstappen in het MIRT te zetten, maar we kijken welke vervolgstappen aan de orde zijn in 2021. Daarbij zullen we ook meenemen wat de relatie is met de routekeuze voor de verbinding van Amsterdam naar Berlijn, omdat een van die routes ook via Utrecht-Arnhem verloopt.
Dan het IC-station Barneveld. Een aantal van u vroegen daarnaar, namelijk de heren Amhaouch en Stoffer. De mogelijkheden voor een nieuw station

Barneveld aan de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn naast het al bestaande station Barneveld aan de Valleilijn zijn in onderzoek in het kader van het Toekomstbeeld OV 2040. In overleg met de regio zijn verschillende opties onderzocht, zoals een sprinter- en een IC-station. Over de resultaten zal ik u binnenkort berichten, wanneer we met het Toekomstbeeld OV naar de Kamer komen. Er is een heel aantal trajecten onderzocht. Die kunnen weer effecten op elkaar hebben in zo'n netwerk. In samenhang is dat in het Toekomstbeeld OV 2040 bekeken. De uitwerkingsagenda daarvan komt begin volgend jaar naar uw Kamer. Daar zult u dat in terugvinden.
Dan de hubs in Gelderland, waar mevrouw Postma naar vroeg. Ja, in het Toekomstbeeld OV werken we inderdaad samen met alle provincies aan knooppunten en hubs. We hebben ook in het MIRT erover gesproken. De Stationsagenda is hierbij natuurlijk een hele relevante, maar we hebben ook hubs zonder trein, en daar moet ook aandacht voor zijn. Ik ga de komende maanden actief in gesprek met regionale partijen over behoeften en prioriteiten. Er lopen op dit moment al gesprekken met Gelderland over concrete onderzoeken naar open en uniforme mobiliteitshubs voor deelmobiliteiten. Dat staat absoluut op de agenda.
De heer Amhaouch vroeg of het mogelijk is om de Thalys door te laten rijden naar Zwolle en die daar te laten overnachten. Daar is de gemeente over in gesprek met de NS en ProRail. We hebben in het Toekomstbeeld OV ook gekeken naar gewenste ontwikkelingen van de internationale verbindingen naar verschillende internationale bestemmingen en naar de wijze waarop verschillende landsdelen snel en comfortabel kunnen worden verbonden met grotere internationale stations. Ook dit komt terug in de ontwikkelagenda van het Toekomstbeeld OV, die begin 2021 naar de Kamer komt. Dan kunnen we u laten weten wat de huidige inzichten zijn.

De **voorzitter**:
Dan komen we bij de volgende regio. Het woord is aan de Minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dank u wel, voorzitter. Dat wordt de regio Noordwest. We gaan een beetje zigzaggend heen en weer: rechts, links, rechts, links en dan eindigen we weer rechts. Op de kaart dan!
Het eerste onderwerp is het Zuidasdok. Hoe staat met de onderhandeling over het Zuidasdok, vraagt de heer Dijkstra. In de Kamerbrief van 26 maart jongstleden bent u geïnformeerd over het financieel tekort op het project Zuidasdok en over het advies van mevrouw Dekker. Het gesprek hierover loopt nog. Er wordt gewerkt aan het zorgvuldig uitharden van de meerkosten. Zodra er meer duidelijk is, wordt u daarover nader geïnformeerd.
Mevrouw Kröger heeft gevraagd of we de vertraging zouden kunnen inlopen. Ik verwijs naar dezelfde brief van 26 maart. Het beeld is dat de vertraging niet meer kan worden ingelopen. Om het project beter beheersbaar te maken en de complexiteit terug te dringen hebben de gezamenlijke opdrachtgevers besloten om het project serieel in werkpakketten uit te voeren in plaats van integraal. We zijn met de regio, NS, ProRail en de regionale vervoerders aan het bekijken hoe de reiziger in de regio zo goed mogelijk bediend kunnen blijven worden. Maar ook daar is de keus gemaakt om in ieder geval te zorgen dat we onverdroten voortbouwen aan het project, maar voor het grote geheel zijn we nog met elkaar in gesprek over hoe we daaruit moeten komen. Wellicht zegt de Staatssecretaris er dadelijk ook nog een enkel woord over.
Dan is er nog een vraag gesteld over twee nieuwe oeververbindingen in Amsterdam. Het advies bevat meerdere toekomstige korte- en langetermijnmaatregelen, waarvan sommige effect hebben op de vaarweg en sommige op de stad. Momenteel zijn we met Amsterdam in gesprek om te kijken op welke manier we invulling kunnen geven aan de verschillende

elementen van het advies. Aan het begin van het komend jaar zal ik u daar nader over informeren.
Dan kom ik bij een agendapunt waarover bijna iedereen wel iets heeft gezegd, te weten de A27. Voorzitter, ik heb hier heel wat over te vertellen. Ik stel daarom voor dat ik eerst even alle antwoorden geef, want anders wordt het wel erg chaotisch, vrees ik. Er zijn heel veel vragen over gesteld. In willekeurige volgorde de vragen. Kan de Minister garanderen dat alle stikstofeffecten worden meegenomen en compensatie plaatsvindt voordat negatieve effecten optreden? Ja, alle depositie-effecten zijn meegenomen. Voor één prioritair habitattype op de Veluwe, te weten heischraal grasland, waar mevrouw Kröger het al over had, kunnen significante negatieve effecten niet op voorhand worden uitgesloten. Voor dit habitattype was ruimte beschikbaar in het stikstofregistratiesysteem. Daarmee worden mogelijke projecteffecten op dit prioritaire habitat gemitigeerd. Er is derhalve geen juridische noodzaak voor compensatie voor dit prioritaire habitattype. Derhalve is er geen noodzaak voor een adviesaanvraag vooraf aan de Europese Commissie.
Voor de habitattypen waar het stikstofregistratiesysteem onvoldoende ruimte biedt én significant negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten, is een ADC-toets uitgevoerd en worden mogelijke projecteffecten gecompenseerd. Voor de realisatie van de compensatieopgave is een compensatieplan opgesteld, dat als bijlage is toegevoegd aan het tracébesluit van dit jaar. Met Staatsbosbeheer zijn afspraken gemaakt over de aanleg en het toe te passen beheer om de kwaliteit te borgen. Samen met Staatsbosbeheer is bepaald dat de inrichtings- en beheersmaatregelen die in het plan zijn opgenomen, ruimschoots voldoende zijn om mogelijk significant negatieve effecten op de natuur te compenseren. Voor de openstelling in 2029 zullen de inrichtingsmaatregelen gerealiseerd zijn. Het compensatieplan beschrijft uitgebreid dat de stuifzandtypen en oude eikenbossen eerder ontwikkeld zullen zijn dan het moment dat significant negatieve gevolgen door het project kunnen optreden.
Dan een stukje over de boscompensatie Amelisweerd. Er komt meer bos terug, 64,7 hectare, dan wordt gekapt, 59 hectare. De boscompensatie vindt zo veel mogelijk plaats langs de weg, voor een goede inpassing van de weg in het landschap. Daarom vindt de herbeplantingcompensatie grotendeels, voor ruim 45 hectare, plaats binnen de tracébesluitgrens. Naast de 45 hectare die binnen de tracébesluitgrens ligt, wordt 4 hectare gecompenseerd in de gemeente De Bilt, tussen de Groenekanseweg en de spoorlijn Utrecht-Amersfoort. In aanvulling daarop is landgoed Haarzuilens in Utrecht de meest wenselijke compensatielocatie voor ruim 15 hectare compensatie, omdat bestuurlijk is toegezegd de aanvullend benodigde compensatie zo veel mogelijk in de gemeente Utrecht te laten plaatsvinden vanwege de recreatieve meerwaarde voor de bewoners van de stad Utrecht. Indien de resterende boscompensatie binnen de gemeente Utrecht niet of niet volledig mogelijk is, vormt het IJsselbos, gebied Hollandse IJssel noordwesthoek, een geschikte alternatieve compensatielocatie.
Waarom vindt dit tracébesluit nu wel doorgang en andere niet? Op 9 juni heeft uw Kamer de motie van de heer Van Aalst aangenomen die mij verzoekt de zeven MIRT-projecten zo snel als mogelijk te realiseren en te voorkomen dat er nog meer vertraging ontstaat. Aan deze motie geef ik dus uitvoering. Deze zeven projecten kunnen gebruikmaken van de ruimte uit het stikstofregistratiesysteem omdat deze projecten al rekening hielden met de mogelijke snelheidsverlaging als mitigerende maatregel. Voor de ring Utrecht is de onderbouwing voor de stikstofopgave rond te krijgen door gebruik te maken van dit systeem in combinatie met een aanvullende ADC-toets. Ten aanzien van de andere projecten heb ik uw Kamer reeds geïnformeerd.
Dan verder over de ADC-toets. Daar zijn vragen over gesteld: hoe zit het met de A en de D? Omdat voor enkele habitattypen geen geschikte

aanvullende mitigerende maatregelen zijn gevonden, is inderdaad overgegaan tot een ADC-toets, waarbij resterende projecteffecten worden gecompenseerd met nieuwe natuur. De ADC-toets is uitgebreid beschreven in het tracébesluit. Daarin kunt u ook teruglezen hoe het zit met de A en de D. Daarin is ook een overzicht opgenomen van alle eerder afgewogen alternatieven, dat teruggaat tot en met de verkenningsfase.
Nut en noodzaak van de aanpak van de ring Utrecht voor de bereikbaarheid op langere termijn zijn op basis van de verkeersanalyses duidelijk. Dit project is gewoon nodig om de bereikbaarheid van Nederland in de toekomst in stand te houden. IenW hanteert de welvaarts- en leefomgevingsscenario's die de planbureaus CPB en PBL hanteren voor de langere termijn: 2030 en verder. Daarin zijn de bevolkingsprognoses afgelopen zomer nog naar boven aangepast: Nederland blijft groeien. Het aantal huishoudens gaat bovendien nog harder groeien doordat de huishoudensverdunning doorgaat, wat inhoudt dat er minder mensen in één huis wonen. Aanvullend zijn de aannames rond thuiswerken in de WLO-scenario's naar boven aangepast door de planbureaus.
Hoe wordt het gerealiseerd binnen de beperkte stikstofruimte, ook in relatie tot de woningbouw? Daar zijn ook vragen over gesteld. Voor de A27 wordt de onderbouwing voor stikstof geleverd in de passende beoordeling en de onderliggende rapporten. Die rapporten liggen evenals de andere stukken ter onderbouwing van het tracébesluit ter inzage en zijn aan uw Kamer gestuurd. De depositiebijdrage is eerst ecologisch beoordeeld. Voor de Veluwe bleken significant negatieve effecten niet op voorhand uit te sluiten. Voor zover er ruimte was in het stikstofregistratiesysteem is die ook ingezet om de mogelijke effecten te mitigeren. Voor de rest is een ADC-toets uitgevoerd. De ruimte uit de snelheidsverlaging is met voorrang ingezet voor woningbouw, conform de motie-Moorlag. Er is dus geen sprake van dat de MIRT-projecten die nu een reservering kennen, ten koste kunnen gaan van ruimte voor reeds in beeld zijnde woningbouwplannen. Voor de MIRT-projecten die nu nog een reservering moeten doen, wordt te zijner tijd opnieuw een confrontatie gedaan met de ruimtebehoefte vanuit de woningbouw, waarbij dus conform de motie-Moorlag gehandeld zal worden.
Wist de Minister van de kostenoverschrijding voor het tekenen van het tracébesluit? Kan ik een externe partij de risico's in kaart laten brengen?
Het is onze vaste werkwijze dat, als een tegenvaller in een infraproject onvermijdelijk is, daartegenover een risicoreservering wordt gemaakt op de begroting. In deze MIRT-ronde heb ik dat gedaan voor bijvoorbeeld de A2 Deil-Vught, voor de A15 Papendrecht-Gorinchem en voor de A27 ring Utrecht. Voorafgaand aan het tekenen van het tracébesluit is binnen de begroting van IenW dus rekening gehouden met een aanvullende risicoreservering. In de raming van het project zijn de financiële risico's van het project meegenomen. Dit is een van de redenen waarom het budget verhoogd moest worden door middel van het toevoegen van deze risicoreservering. Bij de aanbesteding van contract zuid van de ring Utrecht wordt ook de tweefasenaanpak toegepast. Die aanpak is juist gericht, zoals we aan het begin van het debat met elkaar hebben besproken, op het aanbesteden van complexe contracten met risicovolle onderdelen, zodat de risico's tijdens verschillende fasen, aanbesteding versus ontwerp en uitvoering, samen met de marktpartijen beter kunnen worden beheerst.
Met uw Kamer is bij de behandeling van de Spoedwet aanpak stikstof afgesproken dat het stikstofregistratiesysteem ruimte gaat bieden aan 75.000 woningen en een zevental MIRT-projecten, waaronder dus de A27. Snelheidsverlaging is de eerste maatregel die ruimte heeft geleverd. Op die ruimte doe ik dus ook met dit project een beroep.
Dan is er nog de vraag hoe de Minister reageert op de commissie-Hordijk. Zoals het kabinet eerder aan uw Kamer heeft aangegeven, biedt het advies van de commissie-Hordijk waardevolle aanbevelingen voor het

doorontwikkelen van de meet- en rekensystematiek voor stikstof en het bijbehorende instrumentarium. In de kabinetsreactie zijn diverse onderzoeken aangekondigd en is aangegeven dat uw Kamer voor de zomer van volgend jaar geïnformeerd zal worden over de resultaten van deze onderzoeken. De AERIUS Calculator blijft echter de beste basis voor vergunningverlening. Van de ruimte die met de snelheidsverlaging is gecreëerd, is alleen ruimte uit het stikstofregistratiesysteem gebruikt die berekend is met SRM-2, tot 5 kilometer van de wegvakken waar de maximumsnelheid is verlaagd. De rekenmethode waarmee de depositiebijdrage van ring Utrecht is bepaald, is daarmee consistent met de rekenmethode waarmee de depositiereductie dankzij de snelheidsbeperking is berekend.
Er zijn goede argumenten om voor het wegverkeer te rekenen tot 5 kilometer, want op enkele kilometers van de weg zijn de berekende depositiebijdragen niet meer betekenisvol te herleiden tot een individueel project. Dat heb ik u ook al vaker geschreven. Bovendien zijn de zeer beperkte bijdragen op die afstand zodanig gering dat ze niet als significant zijn te beschouwen. Door de grote toename van het oppervlak waarover de emissie zich verspreidt, is de depositiebijdrage per hectare buiten 5 kilometer nog slechts een fractie van wat er binnen de 5 kilometer per hectare neerslaat. Het grootste deel van de deposities door Nederlandse bronnen komt uiteindelijk ook in het buitenland terecht. Voor de emissies van stikstofoxide is dat bijvoorbeeld bijna 90%. Tegenover deze diffuse deken van minideposities van wegverkeer staan generieke bronmaatregelen die in de achterliggende decennia hebben gezorgd voor een sterke afname van de stikstofemissies van het wegverkeer. Ook tussen 2018 en 2030 voorziet het PBL een daling van de totale NO_x-emissies door het wegverkeer met ruim 50%.
Deze werkwijze garandeert dat projecteffecten die herleidbaar zijn tot individuele projecten worden beoordeeld voorafgaand aan de besluitvorming over deze projecten, terwijl generieke bronmaatregelen bijdragen aan de daling van de totale depositie. Dit is in lijn met de Europese natuurbeschermingsregelgeving, waarin onderscheid wordt gemaakt tussen instandhoudingsmaatregelen en de passende beoordeling van projecten. Het is eveneens in lijn met het advies van de commissie-Remkes, die adviseert om piekbelasters voor NO_x-emissies aan te spreken op significante effecten dichtbij, maar om voor de marginale effecten op grote afstand een generieke aanpak te hanteren.
Hoe past het bij de huidige klimaatcrisis? Elk jaar worden de verkeersmodellen geactualiseerd met de nieuwste ontwikkelingen. De besluitvordering Utrecht is daarmee gebaseerd op de meest actuele modellen en WLO-scenario's. Het PBL-akkoord van 2020 zal een belangrijk ingrediënt vormen voor de actualisering van de verkeers- en vervoersmodellen van IenW in 2021. In het Klimaatakkoord is voor het thema mobiliteit ook een heel groot aantal maatregelen afgesproken. De aanpak van het Ministerie van IenW volgt de werkwijze van KEV 2020.
Dan nogmaals de vraag: komt de woningbouw nu in het geding? Voordat de MIRT-projecten een reservering doen in het stikstofregistratiesysteem, wordt getoetst of er sprake is van een conflicterende ruimtebehoefte met de woningbouw. Daar waar het aan de orde is, wordt ruimte uit de snelheidsverlaging met voorrang ingezet voor woningbouw, zoals ik net zei, conform de motie-Moorlag. Er is dus geen sprake van dat de MIRT-projecten die nu een reservering kennen, ten koste gaan van in beeld zijnde woningbouwplannen.
Dan nog de vraag of het technisch allemaal realistisch is. Ik neem aan dat daarmee gedoeld wordt op de bouwmethode van de verdiepte ligging van de A27. De technische uitvoerbaarheid van de bouwmethode is uitgebreid onderzocht en tijdens een uitgebreide marktconsultatie van afgelopen voorjaar besproken met Nederlandse maar ook internationale aannemers. In het geactualiseerde milieueffectrapport is een beheersmaatregel

uitgewerkt bij de bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdrukbemaling, in de vorm van een waterremmende schermwand. Dit is de beoogde voorkeursbouwmethode. In het MER wordt ook het hoge risicoprofiel van andere onderzochte methodes beschreven.
De beheersmaatregel is ter advisering voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r. De Commissie voor de m.e.r. vindt dat het deelrapport Bouwmethode bemalen met schermwand goed laat zien waarom gekozen wordt voor de bouwmethode met een schermwand in de ondergrond en terugpompen van grondwater in de bodem. Op die manier kan het grondwaterpeil goed onder controle blijven.
Voorzitter, dat waren een hele serie vragen over de A27.

De **voorzitter**:
Als eerste zag ik de heer Moorlag met een vraag, maar ik weet niet of die inmiddels is beantwoord. Dan is de heer Laçin wat mij betreft aan het woord.

De heer **Laçin** (SP):
Voorzitter, ik ga niet eens een vraag stellen. Ik maak een punt van orde. Ik maak echt bezwaar tegen de manier waarop dit gaat. Wij worden kort gehouden in de vragen die wij moeten stellen. En de Minister oreert hier een kwartier lang over allerlei belangrijke vragen die wij hebben gesteld, terwijl wij natuurlijk nooit op dat tempo kunnen meeschrijven. Wij hebben maar twee, drie vragen over. Ik vind het echt bezwaarlijk dat de Minister op deze manier omgaat met alle vragen die zijn gesteld over dit onderwerp: een kwartier lang gewoon uitrazen en dan moeten wij gaan meeschrijven en meedenken. Zo werkt het niet. Dit is geen debat! Het zijn ontzettend belangrijke vragen.

De **voorzitter**:
Meneer Laçin, dat lag niet aan de Minister. De Minister deed een voorstel. Ik heb dat gecheckt bij u. Ik heb gekeken. Ik heb twee keer gekeken. Er kwam op dat moment geen reactie.

De heer **Laçin** (SP):
Ik kan toch nooit ...

De **voorzitter**:
Dus heb ik dit op deze manier gedaan. Maar u moet gewoon uw vragen kunnen stellen. Dus ik vraag u: ga over tot uw vraag.

De heer **Laçin** (SP):
Maar voorzitter, wij kunnen toch nooit bedenken dat de Minister een kwartier lang op dit tempo alles gaat voorlezen? Wie had dat kunnen bedenken?

De **voorzitter**:
Wij allemaal niet.

De heer **Laçin** (SP):
Dat is mijn punt.

De **voorzitter**:
Maar als u vragen heeft, zou ik ze nu toch echt stellen. Anders slaat u gewoon uw beurt over. Dat lijkt mij ook niet de bedoeling.

De heer **Laçin** (SP):
Ik maak hier gewoon bezwaar tegen de manier van doen bij dit belangrijke onderwerp. Ik vind het echt bezwaarlijk hoe de Minister hiermee omgaat. Ik vind het gewoon niet kunnen.

De **voorzitter**:
Maar dit is toch niet echt aan de Minister, vind ik. Dus ik grijp even in als voorzitter. Heeft u een vraag? Want dan kunt u die nu stellen. Oké, de SP heeft geen vraag. Wie heeft wel een vraag aan de Minister op dit moment? De heer Schonis als eerste.

De heer **Schonis** (D66):
Ik zou bijna niet weten waar ik moet beginnen, gelet op de stortvloed aan informatie. Maar ik ga toch een poging wagen. Ik heb twee vragen. De eerste. Ik hoor de Minister een aantal keren zeggen dat er boscompensatie is binnen en buiten het tracébesluitgebied. Dus binnen en buiten het plangebied is er compensatie. Dan zegt ze: als het gaat om het deel erbuiten heb ik afspraken gemaakt met de gemeente Utrecht, want vanwege de negatieve waarde van dat bos moet het daar. En anders heeft u langs de Hollandse IJssel – geloof ik dat u zei – ook nog wel een stukje bos in de aanbieding. Dat klinkt leuk, maar is dan getoetst dat dat hetzelfde stukje natuur is qua waarde als dat wat verloren gaat vanwege het tracébesluit? Want je kunt niet zomaar zeggen: het ene stukje bos is het andere stukje bos. Dat is mijn eerste vraag.
En dan de tweede vraag. Zij zegt: ik heb dit als volgt financieel geregeld; ik heb in de begroting een risicoreservering opgenomen. Is de Minister het met me eens dat ze dat in ieder geval had moeten melden vorige maand bij de begrotingsbehandeling? Want dat is toch gewoon een financiële consequentie? En vervolgens schuift de Minister een gat van een kwart miljard gewoon door naar een volgend kabinet. Als ik het mis zie, moet de Minister het maar zeggen. Volgens mij is dat wat een risicoreservering inhoudt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Allereerst de eerste vraag van de heer Schonis. Het ene stukje bos is het andere stukje niet: nee, dat zijn we natuurlijk volmondig met u eens. Daarom is er ook zeer zorgvuldig onderzoek gedaan, per habitattype en per soort. Daarom kwam ik ook op het stukje waar wel een grotere uitdaging mee was, de schrale heigronden. Dus de experts kijken er echt heel zorgvuldig naar. Het is ook met Staatsbosbeheer onderzocht. Het is zeker niet zo dat we zomaar denken: ach, dan doen we ergens anders een willekeurig stukje bos. Het zit echt zorgvuldig in elkaar.
Dan uw tweede vraag, over de extra financiering die benodigd is. Dat is nu eenmaal zoals we het altijd doen. Hetzelfde geldt voor de voorbeelden van de A2, bijvoorbeeld Deil – Vught, waar een tekort is, of het stuk van de A15 bij Papendrecht. Dat doen wij altijd bij de MIRT-brief. Daarin hebben wij helaas ook al deze tekorten op al deze projecten ... De Staatssecretaris en ik hebben al genoeg samen zitten zuchten over hoe al die tegenvallers ons elke keer weer rauw op het dak vallen. Dat is zoals we het altijd doen. Dat heb ik bij dit project hetzelfde gedaan als bij de andere, bij de MIRT-brief.

De heer **Schonis** (D66):
Dus blijft mijn vraag staan. U schuift het gat van een kwart miljard dus door. Dat is eigenlijk wat er nu gebeurt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Nee, want je houdt daar gewoon rekening mee in je risicoreservering. Dus we kunnen daar nu gewoon verder mee.

De **voorzitter**:
Zijn er nog verdere vragen? Ik kijk naar mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Hoe uitbundig de Minister was toen ze haar notities over de A27 mocht oplezen, zo kort wordt ze in haar antwoorden op relevante vragen. De vraag is hoe het kan dat de Minister een handtekening zet onder een tracébesluit voor een project waarvan de Commissie voor de m.e.r. heeft aangegeven dat het technisch heel complex is en dat er grote risico's zijn, een project dat ook nog eens een kwart miljard duurder is, terwijl ze niet vooraf aan ons meldt: dit is waar we nu voor gaan staan. Dan schuift de Minister het toch door naar een volgend kabinet, zo vraag ik nogmaals.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik vind het wel merkwaardig dat u hier dan alleen een punt van maakt ten aanzien van dit project, terwijl het gewoon gebruikelijk is dat we u hier bij het MIRT over informeren. Dat doen we bij dit project, dat doen we bij Deil-Vught, dat doen we bij Papendrecht-Gorinchem. Dat is gewoon de gebruikelijke weg. Zo hebben we dat al jaren gedaan. Daar is niks bijzonders aan.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ik wil wel reageren. Er is namelijk wel iets bijzonders aan, want er is net een onherroepelijk tracébesluit getekend. Dát is er bijzonder aan. Maar goed, dat is niet de vraag die ik wilde stellen, want ik heb er maar drie op dit onderwerp.
Dan over de ADC-toets. Er gebeuren twee dingen. Ten eerste. Er wordt een stukje gebruikt uit het stikstofregistratiesysteem. Daarnaast wordt er gecompenseerd en wordt er een ADC-toets gevolgd. Maar is de Europese Commissie om advies gevraagd? Is deze genotificeerd bij de Europese Commissie, zoals behoort te gebeuren bij een ADC-toets?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Nee, want alleen in het specifieke geval dat we het niet op een goede manier hadden kunnen oplossen met die ene habitat, hadden we het Europese traject moeten volgen. Dat is in dit geval niet nodig geweest.

De **voorzitter**:
Een vervolgvraag, mevrouw Kröger. U heeft in totaal zes vragen. Het is aan u waar u ze wilt stellen. U heeft er nu twee gesteld, dus u heeft er nog vier over.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Het ging ook even heel snel over de stikstofwisseltruc. Het moeizame is dat eigenlijk niemand kan controleren wat er in dat stikstofregistratie-systeem precies gebeurt. Is de ruimte die nu uitgekozen is voor de A27 gebaseerd op de berekeningen van de maximumsnelheid met een afkap van 5 kilometer? Klopt dat? De Minister zegt dat hetzelfde rekensysteem is gebruikt. Is louter het stukje van SRM-2 van de maximumsnelheid gebruikt?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik heb dat net allemaal heel nadrukkelijk uitgelegd. Het heeft weinig zin om dat nog een keer te doen, maar ik kan het nog een keer helemaal precies gaan toelichten. Binnen het afgesproken stikstofregistratiesysteem is ruimte voor 75.000 woningen en de zeven MIRT-projecten. Dat wordt allemaal naast elkaar gelegd. Op hexagoonniveau wordt precies gekeken of het daar ergens mee botst, bijvoorbeeld met woningbouw. Nou, niet. Er was één heel klein stukje, één habitat, waar we wat extra's voor moesten doen. Daar is de ADC-toets voor gedaan. Dat kunt u allemaal terugvinden in de stukken die bij het tracébesluit zitten, zoals de passende beoordeling. Alle stukken zitten daarbij. Ik heb een kwartier lang alle vragen zo gedetailleerd mogelijk geprobeerd te beantwoorden. Meer kan ik niet doen. Als ik nu kort antwoord, is het ook niet goed.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
De vraag was de volgende. Voor het vullen van het stikstofregistratiesysteem wordt gebruikgemaakt van het verlagen van de maximumsnelheid. Voor het vergunnen van het tracébesluit wordt gebruikgemaakt van ruimte, maar daarbij wordt gerekend met een afkap van 5 kilometer. In antwoord op Kamervragen heeft de Minister gezegd dat daarbij hetzelfde rekenmodel wordt gebruikt. Kan de Minister garanderen dat bij het stukje stikstofruimte uit het stikstofregistratiesysteem ook de afkap van 5 kilometer is gehanteerd, als dat kennelijk hetzelfde is? Of is het niet hetzelfde?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik heb net heel uitdrukkelijk aangegeven dat van de ruimte die met de snelheidsverlaging is gecreëerd, alleen ruimte uit het stikstofregistratiesysteem gebruikt die berekend is met SRM-2 tot 5 kilometer van de wegvakken waar die maximumsnelheid ook is verlaagd. De rekenmethode waarbij de depositiebijdrage van de Ring Utrecht is bepaald, is daarmee dus consistent met de rekenmethode waarmee de depositiereductie dankzij de snelheidsmaatregel is berekend.

De **voorzitter**:
Mevrouw Kröger, volgens mij wordt dit uw vierde of vijfde interruptie.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Het is de vijfde.

De **voorzitter**:
De heer Dijkstra heeft meegeteld.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik weet niet of Remco objectief is.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
De VVD turft mee. Nou, dat scheelt.
Voorzitter. Alleen al vanwege het feit dat we dit interruptiedebat moeten voeren, zou ik de Minister willen vragen of zij transparant kan zijn over hoeveel stikstofruimte er uit het SRSS is gebruikt voor het tracébesluit A27. Dat is op dit moment niet transparant, dat is voor niemand verifieerbaar. Dus de Minister claimt hierbij dat alleen maar het stukje dat met SRM-2 is berekend, is gebruikt. Kan zij dan transparant zijn over hoeveel er precies gebruikt is uit het SRSS en hoeveel er daarnaast dan nodig is met compensatiemaatregelen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik vind het jammer dat de Kamerleden op dit belangrijke onderwerp het gevoel hebben dat ze het niet helemaal goed kunnen volgen. Ik begrijp het ook wel. Het is een heel technisch verhaal. Juist ook om uw vragen zo goed mogelijk te beantwoorden, probeer ik het allemaal zo snel mogelijk aan u over te brengen. Ik kan me voorstellen dat we het dan nog een keer schriftelijk voor u op een rijtje zetten. Want ik kan het nu nog een keer gaan voorlezen, maar ik denk dat het gewoon moeilijk is als je het niet kunt lezen. Dan komt het kennelijk niet over. Ik kan het niet anders maken dan het is. Zoals ik het net ook heb uitgelegd, zo zit het gewoon. Ik weet dus eigenlijk niet waar u nou verder nog naar vraagt. Het is gewoon consistent. Dat geef ik u net aan. De stukken zijn allemaal bij het tracébesluit openbaar gemaakt. Er is een passende beoordeling. Ook het ADC-gedeelte zal natuurlijk getoetst worden. En u zegt zelf ook: als het niet goed in elkaar zit, gaat het geen standhouden bij de Raad van State. We zijn ervan overtuigd dat het allemaal zorgvuldig is voorbereid, zodat

het wel standhoudt. Want ik heb er natuurlijk helemaal niets aan om een tracébesluit te nemen dat vervolgens zal sneuvelen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ik wou een antwoord op een hele concrete vraag. Ik ga hier niet mijn zesde vraag voor gebruiken. Ik hoop dat de voorzitter de Minister vraagt om mijn vraag te beantwoorden met precies dat stukje transparant te maken.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik doe net het voorstel om al die vragen die net zijn gesteld, zo goed mogelijk in een schriftelijke reactie voor u op een rijtje te zetten. Ik heb een duidelijk gevoel dat daaraan behoefte is. Zoals de heer Laçin ook zegt: ik kan het allemaal zo snel niet volgen, ik wil dat na kunnen kijken. Nou, daar wil ik u in faciliteren door het dan nog een keer voor u in een brief te schrijven. Veel duidelijker kan ik het ook niet maken.

De **voorzitter**:
Dan hadden we ook nog een vraag van mevrouw Van Esch van de Partij voor de Dieren.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):
Voorzitter, ik heb volgens mij nog vijf interrupties en ik heb nu al het vermoeden dat ik ze alle vijf aan dit onderwerp ga besteden. Ik ga kijken hoe ik de vragen zo concreet mogelijk kan stellen, want ik heb het gevoel dat ik perplex ben over de antwoorden. Maar misschien had ik ook gewoon al kunnen verwachten dat het zo zou gaan. Ik wil nog wel kort ingaan op die brede schermwand. Daar ging mijn vraag over toen ik sprak over dat risicovolle project. Ik ben benieuwd of de Minister in eerste instantie kan reageren op het feit dat wij nergens zien dat ook deze schermwand wel degelijk nog een extra kaalslag zou gaan betekenen in dit gebied. Ik ben wel benieuwd hoe we dat dan gaan compenseren en hoe we dat überhaupt voor ons zien.
Ik stel meteen mijn tweede vraag, want die gaat over hetzelfde onderwerp. Als ik het goed heb begrepen, zegt de Minister eigenlijk: het is het mínst risicovolle project. Daarmee wordt eigenlijk heel duidelijk aangegeven dat het wel degelijk risicovol is. Het is dus niet helemaal veilig, het is het minst risicovolle. Dat vind ik nogal wat. Ik wil daar eigenlijk wel zekerheid over hebben, want ik vind het nogal wat om over een risicovol project als dit, waarin het gaat over mensen die daar vlak in de buurt wonen, met een waterproblematiek, en niet zo'n beetje ook, te zeggen: ach, het is wel wat risicovol. Dus ik ben benieuwd of u nog wat extra's kunt zeggen over wat het risico dan nog is van deze variant.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dat ik het allemaal zo goed op schrift heb staan, heeft het voordeel dat ik zelf ook nog weer kan nagaan hoe ik het net geformuleerd heb. Want u heeft het over de techniek van die waterremmende schermwand. Daarover heb ik gezegd dat het de beoogde voorkeursbouwmethode is. In het MER wordt ook het hoge risicoprofiel van andere onderzochte methodes beschreven. De beheersmaatregel is ter advisering voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r. en die vindt dat het Deelrapport bouwmethode bemalen met schermwand goed laat zien waarom er gekozen wordt voor de bouwmethode met een schermwand in de ondergrond en het terugpompen van het grondwater in de bodem. Ik zie dat als bevestiging dat ook in het MER andere methodes worden beschreven. Dit is de beoogde voorkeursmethode en de Commissie voor de m.e.r. zegt dat het deelrapport goed laat zien waarom voor deze bouwmethode is gekozen. Veel duidelijker kan ik het, vrees ik, niet maken.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):
Ik vroeg ook nog iets over de compensatie van de schermwand en wat de risico's dan zijn. Ik vind het prima als de Minister nog een keer hetzelfde stukje opleest, maar ik vroeg eigenlijk twee andere dingen. Wat is het risico van die schermwand? En wat zijn de gevolgen voor de natuur in dat gebied? Ik hoop niet dat dit als nog een interruptie wordt gezien, want het is gewoon een vraag die niet beantwoord is.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dan kan ik alleen maar verwijzen naar het MER en naar dat deelrapport over de bouwmethode. Ik denk dat het te ver gaat dat ik hier nu ... Dat antwoord moeten we anders ook weer ergens vandaan laten aanrukken. Dan kan ik dat stuk tekst gaan voorlezen, maar dat is nu juist waarom u alle informatie zelf ook kunt nagaan. U kunt alle stukken van het tracébesluit bekijken. U kunt er ook iedere deskundige naar laten kijken die u wilt. Daarvoor hebben we de zienswijzeprocedure. Ik geef u gewoon de hoofdconclusies aan van de Commissie voor de m.e.r. Ik ben zelf ook geen bouwkundige en kan u hier niet precies alle risico's van verschillende bouwmethodes uitleggen. Ik verlaat mij op onze eigen experts, gecontroleerd door de Commissie voor de m.e.r. die zegt: dit is de beste voorkeursbouwmethode.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):
Nu wordt er weer nog maar één deel van mijn vraag beantwoord. Opvallend is wel dat er weer naar de stukken wordt verwezen, maar goed, misschien is het ook wel niet opvallend in deze zaak. Maar ik vraag gewoon naar de compensatie van die schermwand en hoe we dat dan gaan doen. U kunt verwijzen naar die MER-rapporten, maar daarover staat daar niks in. Dat kan ik u vast melden, want daar hebben we wel naar gekeken. Het staat er niet in, maar ik ben alsnog benieuwd hoe we dat ook gewoon in Lunetten gaan oplossen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dan kan ik op dit moment niet anders dan verwijzen naar de rapporten waarin alle ins en outs van verschillende methodes en de keuze beschreven staan.

De **voorzitter**:
Kan daar mogelijk nog een antwoord op komen voor de tweede termijn? Is dat een optie? Dan heeft mevrouw Van Esch nog meer vragen, volgens mij.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
We gaan proberen of er iets van informatie nog voor de tweede termijn aan te leveren is. We gaan een poging doen.

De **voorzitter**:
En zou dat misschien dan ook op het punt van mevrouw Kröger kunnen? Dan hebben we dat gewoon vandaag uit de wereld en dat zou fijn zijn.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dat kan. Volgens mij heb ik dat al heel duidelijk uitgelegd, maar we zullen een poging doen om het nog scherper te doen, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel, Minister. Mevrouw Van Esch, u heeft nog verdere vragen.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):
Dank. Ik ben benieuwd of de Minister kan omschrijven hoe zij die boscompensatie voor zich ziet, vooral omdat het hier gaat om een

historisch stukje natuur, waarin bomen staan die je niet zomaar even een-op-een met sprietjes kan vervangen. Daar geldt wel iets anders voor. Ik ben benieuwd hoe u daartegen aankijkt, want u heeft het over hectaren en dat er meer hectaren bos terugkomen. Dat vind ik er op papier allemaal wel leuk uitzien, maar in de praktijk gaat het hier natuurlijk niet om het een-op-een vervangen van bomen, want dat is in dit geval gewoon niet vergelijkbaar. Ik ben echt benieuwd naar uw visie daarop, maar die hoor ik nog niet terug. Wat vindt u er nou zelf van dat zo'n historisch stukje Utrecht en zo'n historisch stukje natuur daar op deze manier aan de kant wordt geschoven?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Natuurlijk vind ook ik dat jammer. Ik begrijp ook heel goed dat emotioneel het een niet heel goed met het ander te compenseren is. Je doet dat ook niet als je het ook op een andere manier voor elkaar kunt krijgen. Vandaar ook de A van alternatief en de D van dwingende redenen. Die zijn hier ook, anders zou je het echt niet doen. Dit is zeker niet iets wat je zomaar zou willen doen. Ik begrijp heel goed dat dat heel veel mensen pijn doet en dat het ze aan het hart gaat. Maar nogmaals, het is onvermijdelijk en we hebben met elkaar ook goede regels afgesproken over hoe dan de compensatie eruit moet zien. We doen ook nog wat meer dan noodzakelijk is, maar natuurlijk begrijp ik heel goed het verdriet dat mensen hebben die gehecht zijn aan een stukje waar ze regelmatig wandelen of aan een boom waar ze herinneringen aan hebben. Dat vind ik ook verschrikkelijk. Alleen zie ik geen andere weg dan deze. Dus helaas is het dan noodzakelijk en is het van het grootste belang dat je die compensatie zo goed mogelijk doet.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):
Misschien kan het in tweede termijn wanneer de Minister terugkomt op die stikstofmethode, maar volgens mij hebben we hier allemaal het rapport van de commissie-Hordijk gelezen. Zijn advies is volgens mij klip-en-klaar, namelijk dat we niet twee verschillende rekenmethodes toe moeten passen, dus niet een andere methode voor het wegverkeer dan voor de stikreductie bij de veehouderij in Nederland. Ik ben wel benieuwd hoe de Minister hiertegen aankijkt. Als er een andere stikstofmethode wordt toegepast, is dat dan niet oneerlijk voor bijvoorbeeld de veehouderij, aangezien die op een andere manier wordt beoordeeld? De veehouderij wordt benadeeld op het moment dat het voor die sector wel geldt, maar niet voor de wegen. Vindt u het dus niet erg om de veehouderij te benadelen of gaan we uiteindelijk toch terug naar één rekenmethode? Ik ben benieuwd hoe u daartegen aankijkt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik zie niet hoe de veehouderij hierdoor benadeeld wordt, want de stikstofruimte komt in grote mate vanuit de snelheidsverlaging. Het is dus eerder zo dat de automobilist hierdoor benadeeld wordt en niet de veehouderij, want de automobilisten leveren het overgrote deel van de ruimte. Ik heb u ook uiteengezet hoe het SRM-2-model werkt. Het grootste deel van de stikstof slaat dus binnen die 5 kilometer neer en alles wat daarbuiten neervalt, is al heel snel niet meer significant. Het zit 'm dus juist in die dekenproblematiek en die dekenproblematiek faciliteer je nu juist met de generieke bronmaatregelen. Dus volgens mij is het consistent. Ik kan proberen om het nog een keer voor u op schrift te zetten, maar we hebben als kabinet al in eerste instantie gereageerd op de adviezen van de commissie-Remkes en de commissie-Hordijk. Ik heb u ook aangeven dat er nog onderzoeken lopen. Vooralsnog is het huidige AERIUS-model het beste dat we hebben. Dat gebruiken we en waar we in de langere toekomst uitkomen, moeten we nog zien. Maar voor nu is dit het beste dat we hebben.

De **voorzitter**:
Ik kijk nog even naar mevrouw Van Esch.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):
Laat maar.

De **voorzitter**:
Dan ga ik naar de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):
Ik wil een conclusie trekken uit wat de Minister juist zei: voor nu is dit het beste. Daar ben ik het niet mee eens, maar vanuit haar geredeneerd kan ik dat wel begrijpen. We zitten hier met zo'n groot probleem en met zoveel vragen dat heel veel partijen hier niet voor niks vragen over stellen. En dan zegt de Minister op verdiepende vragen: ik verwijs naar een rapport; ik moet hiernaar kijken in de tweede termijn. Minister, dit probleem los je niet op door over een kwartier iets voor te lezen wat voor uw neus ligt. Dat gaat gewoon niet. We debatteren volgens mij nu al voor de zesde keer over de A27 en keer op keer moet alles schriftelijk duidelijk gemaakt worden. Dat zegt echt heel veel over dit dossier en over het feit dat de Minister hier gewoon niet uit komt. Ik wil de Minister echt vragen om niet te kijken naar wat nu het beste is. De commissie-Hordijk zegt: je moet niet met twee verschillende methoden gaan meten. Remkes zegt ook dat niet alles kan en daarom kan ik de Minister nu alvast de garantie geven dat ook dit plan straks gaat sneuvelen. Begin er niet aan. Zoek het eerst goed uit. Kom met één model. Bevoordeel het weggebruik niet. En kom daarna met een beoordeling. Dit gaat gewoon geen standhouden. Is de Minister daartoe bereid?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Nee, want ik ben het met vrijwel alle punten die de heer Laçin noemt hartgrondig oneens. We hebben het heel duidelijk uiteengezet. Kijk, ik heb er alle begrip voor dat de antwoorden u niet bevallen, maar ik had ook niet anders verwacht. Maar de antwoorden worden er niet anders door. Ik kan ze voorlezen, opschrijven of zingen, maar ik denk niet dat dat helpt en dat u het er dan opeens wel mee eens bent.

De **voorzitter**:
Eerst de heer Laçin en daarna mevrouw Kröger.

De heer **Laçin** (SP):
De politieke afweging van een keuze is aan de partijen. Het gaat er hier om dat de Minister keer op keer onvoldoende informatie deelt met de Kamer en onjuiste informatie deelt met de Kamer. Ze neemt de adviezen van Hordijk en Remkes gewoon niet mee in haar afweging. Dat is wat hier gebeurt. Daarom is de vraag aan de Minister: waarom maakt u geen pas op de plaats? Ga nou niet te snel dingen doen, want dan wordt u straks alleen maar teruggefloten door de Raad van State. Mevrouw Kröger heeft terecht al een aantal keer gezegd dat deze Minister dan nog verder van huis is en dat wil volgens mij niemand.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Nou, ik heb sterk de indruk dat u dat best goed uit zou komen, maar dat terzijde.
Ik ben het gewoon niet eens met de heer Laçin, voorzitter. Ik heb antwoord gegeven op de vragen. Dat de antwoorden hem niet bevallen, daar neem ik kennis van. Ik kan het nog een keer proberen door het op een andere manier op te schrijven. Ik heb de Kamer steeds over alles geïnformeerd. De heer Laçin zegt dan: de Minister maakt geen afweging met Hordijk. Dat doe ik wél. Ik kom alleen tot een andere conclusie. Ik

maak een afweging en daarin heb ik ook het advies van de commissie-Remkes zo goed mogelijk verwerkt, alleen blijkbaar op een manier die de heer Laçin niet aanstaat. Maar dat is die politieke weging die wij als kabinet hebben gemaakt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Dan wil ik graag terug naar de eerste vraag die ik in dit debat stelde: hoe gaan we nou om met de postcoronarealiteit? Toen zei de Minister dat er nog superveel onduidelijk is, dat we de modellen gaan aanpassen, dat er een nieuwe NMCA komt, dat die wordt aangepast met klimaat en dat de verkeersveiligheid erbij komt. Er komt van alles! Dan snap ik werkelijk niet waarom de Minister zegt dat ze een serieuze afweging maakt tussen de alternatieven voor de A27, maar daarbij wel teruggrijpt naar een heel proces met inzichten van jaren geleden. Het gaat er toch zeker om hoe we kijken naar de postcoronarealiteit voor het verkeer? Dat zou dan toch het uitgangspunt moeten zijn: het hier en nu en de toekomst na corona? Dus dan het is toch om te beginnen al volstrekt logisch om die nieuwe NMCA met dat nieuwe WLO-scenario als uitgangspunt te nemen en om nu niet nog even snel dat asfalt daar ten koste van de Amelisweerd neer te plempen, zeker als dat gebeurt op basis van oude berekeningen en oude afwegingen? Ik snap wel dat deze Minister graag nog snel één handtekening wil zetten onder een asfaltweg. Het is alleen zo armoeiig.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dat is natuurlijk ook absoluut niet wat er aan de hand is. Het belangrijkste is gewoon dat al onze cijfers en al onze modellen laten zien dat het gewoon een heel groot probleem is. Dat was het al bijna en dat zal het zeker worden. Nogmaals, er zijn dingen die echt niet gaan veranderen, te weten de bevolkingsgroei en het feit dat we, zodra het weer beter gaat, in no time zijn we waar we al waren. De verschuiving naar individueel vervoer zet gewoon door. We moeten serieus werk maken van thuiswerken en we moeten hopen dat we dat één of twee dagen per week gaan doen, het liefst niet op de woensdag en de vrijdag. Daar gaan we ons allemaal hard voor inzetten, maar trends als steeds meer online en het toenemende aantal pakjes, laten zien dat dit keihard nodig is in de draaischijf van Nederland. Spreek ook eens met TLN en evofenedex, want die zien dat ook keihard op zich afkomen. We hebben er dus gewoon geen twijfels over dat dit een van de weinige projecten is die echt... Er wordt wel gedaan of ik ik-weet-niet-wat-allemaal ga asfalteren, maar dat is helemaal niet wat er aan de hand is. In de meeste gevallen gaat het net als hier om een verbreding, want er komt helemaal niet zoveel meer bij.

De **voorzitter**:
Voordat we naar de Staatssecretaris gaan, ga ik eerst naar de heer Schonis en dan naar mevrouw Van Esch voor haar laatste vraag.

De heer **Schonis** (D66):
Ik heb meer een procesvoorstel, een voorstel dat de Minister net zelf ook deed. Zij zei namelijk: ik kan wat ik net heb opgelepeld ook zingen. Dat lijkt me misschien niet het meest voor de hand liggende, maar ik kan me wel voorstellen dat zij ons nog een brief stuurt over wat zij net allemaal heeft voorgelezen. Kunnen we die brief voor aanstaande dinsdag krijgen? Sorry, het is nu maandag. Ik bedoel: voor volgende week dinsdag. Dan gaan we stemmen over de moties en anders wordt het wel heel kort dag.
De Minister gaf net aan: asfalt geef je een zalfje en dan kan het weer jaren mee. Ik ben dan wel benieuwd waarom dat hier bij de A27 niet had gekund. Ik blijf gewoon echt zitten met een gat van een kwart miljard. Dat is het bedrag voor de risicoreservering dat de Minister nu in feite als een hypotheek op de volgende kabinetten lijkt te leggen. Heb ik dat mis? Ik kan er toch geen andere conclusie dan die aan verbinden.

De **voorzitter**:
Voordat ik de Minister het woord geef, meld ik dat er net al is vastgesteld dat wij voor de tweede termijn alles nog eventjes krijgen. Dus ik neem aan dat dat ook gewoon gebeurt en dat dan niet naar volgende week dinsdag gaat, zoals de heer Schonis nu voorstelt. Het lijkt mij dat we dan straks... Misschien moeten we dan wat langer schorsen, maar...

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Nou, «alles nog even krijgen» vind ik wel een heel brede omschrijving. We gaan even kijken wat we nog kunnen vinden, maar ik weet niet of dat met name met de technische verhalen over de schermwanden gaat lukken. Ik weet niet of we dat zo snel boven tafel kunnen krijgen en ik stel daarom voor dat ik daartoe een poging ga doen, zonder u te garanderen dat we dat allemaal kunnen leveren. Ik weet niet of er behalve bij de heer Schonis behoefte aan is, maar ik heb het voorstel gedaan om wat ik net in de beantwoording heb aangegeven – voor een aantal leden ging dat te snel – nog even op een rijtje te zetten. Daar ben ik graag toe bereid en u kunt dat dan zeker voor aanstaande dinsdag krijgen, want ik heb dat net ook al in mijn beantwoording gezegd.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Voorzitter, een punt van orde. Ik maak bezwaar tegen het feit dat de Minister doet alsof het probleem is dat haar beantwoording te snel gaat voor ons als leden. Daar gaat het niet om. Wij stellen gedetailleerde, heel specifieke vragen op basis van de stukken die we tot ons hebben genomen. Het enige wat de Minister doet, is een aantal voorbereide antwoorden voorlezen. Wij vragen meer en dat «meer» horen we graag in de tweede termijn of anders schriftelijk.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dat komt omdat de heer Laçin aangaf dat hij het zo snel niet eens kon meeschrijven. Dat heb ik mij aangetrokken. Ik dacht: ik wil faciliterend zijn en u helpen door het nog een keer rustig op te schrijven. Het was goedbedoeld.

De **voorzitter**:
Goed. Er moet nog een antwoord komen op de tweede vraag van de heer Schonis. U had het erover wanneer het eventueel schriftelijk naar de Kamer kon komen, maar het tweede gedeelte ging over het geld.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ja, daarover kan ik in herhaling vallen. Het is gewoon een gebruikelijke manier van doen. Dat doen we bijvoorbeeld ook bij Deil-Vught, waar het om 400 miljoen gaat, en het traject Papendrecht, waar het om 375 miljoen gaat. Ik zie nog steeds niet waarom hier een andere weg bewandeld had moeten worden.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):
Voorzitter, ik heb nog twee vragen, toch? Klopt dat? Eén, begrijp ik. Volgens mij stelde ik helemaal in het begin, bij de start van het MIRT-overleg, een vraag over participatie. Je ziet dat de gemeente al heel lang tegen is, net als de provincie. Duizenden mensen protesteren op de fiets en geven aan: kijk alsjeblieft breder. Ik blijf me dan toch afvragen hoe het zit met de participatie van deze mensen. Hoe kijkt u aan tegen het feit dat gemeente en provincie aangeven dit absoluut niet te willen? Ik vind dit wel een overweging die meegenomen moet worden. Ik ben benieuwd hoe de Minister hiernaar kijkt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Natuurlijk is het belangrijk om altijd een goed participatietraject te hebben. In dit geval is het een al heel lang lopend verhaal. Dat wil niet zeggen – dat heb ik daarnet ook in de richting van de heer Schonis aangegeven – dat het er altijd toe leidt dat iedereen gelukkig is aan het einde van zo'n participatietraject. Dat zal in dit geval ook niet zo zijn, dat begrijp ik zeer goed. Maar we doen ons uiterste best om ook hier de participatie zo goed mogelijk voort te zetten.
Ik ben even het tweede deel van uw vraag kwijt.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):
Volgens mij is dit wel het antwoord op mijn vraag.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Oké.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):
Ik verwacht niet veel meer dan dat, hoor. Dank.

De **voorzitter**:
Dan gaan wij naar de Staatssecretaris.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Nee, want ik was nog niet klaar, voorzitter, met dit blokje. Er is nog gevraagd naar de A12 Gouda-Utrecht. Wat zijn de mogelijkheden om dat NMCA-knelpunt aan te pakken? Voor de richting Utrecht-Gouda, dus de westelijke richting, geldt dat een verbreding van de A12 met een extra rijstrook het NMCA-knelpunt zal verlichten. Momenteel worden ook de kosten van die ingreep bepaald. Ook verbeteringen van de aansluiting op de N11 worden daarbij meegenomen. Zodra de financiële middelen voorhanden zijn en er overeenstemming is bereikt over de kostenverdeling tussen Rijk en regio, zal besluitvorming plaats kunnen vinden. Voor een verbreding in oostelijke richting, van Gouda richting Utrecht, is naast voldoende budget daarvoor ook besluitvorming noodzakelijk over de woningbouwopgave voor Utrecht in combinatie met maatregelen rond de verbetering van de verkeersdoorstroming rond het netwerk. Ik ben met de regio wel in gesprek over een aanpak op de korte termijn om te kijken wat we daar kunnen doen en waar je ook wat minder budget voor nodig hebt. Daarover hebben we tijdens het BO MIRT met elkaar afgesproken dat we een ei willen leggen in april van het komend jaar.
De heer Dijkstra en mevrouw Postma vroegen naar de Bodegravenboog. Ik blijf met de regio in gesprek met het oog op een besluit volgend jaar. De Bodegravenboog heeft de voorkeur van de regionale bestuurders. Maakt het verbeteren van de verkeersveiligheid ook onderdeel uit van de gemaakte afspraken? Zeker. Ik heb met de regio afgesproken dat we streven naar een besluit in het najaar van 2021. We richten ons speciaal op het vergroten van de verkeersveiligheid. In de eerste helft van het komend jaar komt er een nader onderzoek naar de kosten en daarna voeren we het gesprek, zodat we tot een kostenverdeling kunnen komen bij het volgende BO MIRT. Dan heb ik deze gehad, denk ik.
Dan de heer Stoffer nog met de maritieme servicehaven Urk. Hij zegt dat er maar 0,02 mol stikstofruimte nodig is en vraagt wanneer die boter bij de vis komt. We hebben daar vorige week tijdens het AO Maritiem ook over gesproken. Of misschien was dat bij het AO Water. Dat weet ik al niet meer; bij een van de twee. Ik heb aangegeven dat die uitdaging van de stikstofruimte ligt bij de collega van LNV, maar ik wil wel de collega van LNV benaderen met uw vraag. Ik heb tijdens een van die twee AO's – Maritiem, hoor ik – aangegeven dat ik bereid ben om met de bestuurders in Urk en van Flevoland ook om de tafel te gaan zitten om te kijken of ik nog ergens kan helpen om toch die maritieme servicehaven snel voor elkaar te krijgen, omdat ik het doel zeer deel.

Dan ben ik er nu wel doorheen, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dan kijk ik nog even of alle vragen daarmee door de Minister zijn beantwoord. We gaan door naar de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Dank u wel, voorzitter. Mevrouw Postma stelde een vraag over de IJmeerlijn. In het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area wordt voor het hele gebied, inclusief Almere, integraal gekeken, zeg ik tegen de heer Laçin, naar mobiliteit, verstedelijking en ecologie. Hierbij zullen meerdere varianten van verstedelijking met bijbehorende bereikbaarheidsopgaven bekeken en vergeleken worden. Een IJmeerlijn is vooral in beeld indien gekoppeld aan forse woningbouw en werkgelegenheid op Almere-Pampus. Daar wordt nu onderzoek naar gedaan. Eind volgend jaar zullen Rijk en regio met een ontwikkelstrategie voor zowel verstedelijking als mobiliteit voor het gebied komen. Daarna wordt natuurlijk ook gekeken naar bekostiging van die plannen.
Over het dubbelspoor Den Helder-Schagen-Alkmaar is een vraag gesteld door onder anderen de heer Amhaouch. De balans van reizigers op dit traject in de ochtend- en middagspits is nog niet optimaal. 's Ochtends gaan er vooral mensen richting Alkmaar en Amsterdam, 's middags de andere kant op. Wij zien op basis van de cijfers zoals ze nu zijn meer in het eerst beter benutten van de spoorlijn in plaats van het aanleggen van nieuwe infrastructuur. We zijn ook in gesprek met de provincie Noord-Holland en NS om de balans te verbeteren, onder andere door ook naar ruimtelijke ordening te kijken.
Mevrouw Kröger, de heer Ziengs en de heer Schonis vroegen naar Utrecht. De regio Utrecht heeft inderdaad te maken met een urgente verstedelijkingsopgave. In het programma U Ned werken Rijk en regio daarom samen aan de opgaves rondom wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio Utrecht. Voor de korte termijn zijn er zaken als een werkgeversaanpak, een scholenaanpak, logistieke maatregelen en enkele kleinere infrastructurele maatregelen. Deze zomer heb ik de startbeslissing voor de MIRT-verkenning Ov en Wonen in de regio Utrecht genomen. Daar werken we inderdaad aan maatregelen waar u ook aan refereerde om Utrecht CS te ontlasten, om de bereikbaarheid van Utrecht Science Park te verbeteren – ik kom zo meteen nog op Bilthoven – en ook om extra woningbouw rondom Utrecht mogelijk te maken. Daar hebben we toen gezamenlijk een bedrag van 380 miljoen euro voor gereserveerd, wat een verkenning mogelijk maakt naar een pakket van circa 500 miljoen euro. Recent is ook het MIRT-onderzoek Utrecht Nabij opgeleverd, waarin Rijk en regio tot 2040 richting geven aan de verstedelijking in samenhang met die bereikbaarheid. Mijn collega van BZK heeft Utrecht Zuidwest aangewezen als een van de NOVI-gebieden. Gezamenlijk met BZK en voor de economische ontwikkeling ook EZK gaan we door met de regiopartijen in drie verdiepende gebiedsonderzoeken met het opstellen van een multimodale mobiliteitsstrategie.
De heer Ziengs vroeg naar Bilthoven. De gemeenten in de regio rondom de stad Utrecht, waaronder Bilthoven, zijn verenigd in de zogenoemde U10. Die U10 zijn naast provincie en stad volwaardige partner van het Rijk in het programma U Ned. Iedereen wordt dus gelijkwaardig betrokken, ook die U10. In U Ned werken Rijk en regio samen aan wonen, werken, leefbaarheid en bereikbaarheid.
Naar het station Lunetten-Koningsweg vroegen de heer Stoffer, de heer Schonis en de heer Laçin. Ook in de startbeslissing waar ik net al aan refereerde die ik voor de zomer heb genomen voor de MIRT-verkenning OV en Wonen in Utrecht is een versterkt station Lunetten-Koningsweg een van de opgaven, want het helpt inderdaad als iedereen niet eerst naar Utrecht Centraal en dan de hele stad door moet. Bij de uitwerking van de

verkenning zullen verschillende maatregelen worden onderzocht, waaronder een intercitystation, een sprinterstation of een combinatie daarvan. Maar goed, ik sprak er bij Heerlen-Aken al over dat de inpasbaarheid van een extra IC-station niet altijd makkelijk is. Dat geldt ook voor de situatie bij Utrecht. Rijk en regio gaan in nauwe samenwerking met ProRail een en ander onderzoeken.
In het OV Saal dienstregelingmodel is de IC Amersfoort geschrapt, de verbinding tussen Amersfoort en Amsterdam Centraal. Dat wil niet zeggen dat er geen intercityverbinding meer is met Amsterdam. Het is alleen niet Amsterdam Centraal maar Amsterdam Zuid geworden. Daar geldt eigenlijk hetzelfde. Alles bij Amsterdam Centraal legt een heel andere druk op het systeem dan bij Amsterdam Zuid. Met de Noord/Zuidlijn is natuurlijk inmiddels een hele goeie verbinding ontstaan. En ook daar was het een kwestie van maakbaarheid. Wat we daar hadden bedacht, was gewoon niet maakbaar en dus moest er een andere oplossing komen. Maar ik zal eerlijk toegeven dat ik ook eigenlijk vind dat Amersfoort daar te laat bij betrokken is geweest. Dat had eerder nadrukkelijk betrokken moeten worden. Ik vind dat dat niet helemaal goed is gegaan. Dat had de maakbaarheid niet anders gemaakt en maakt het ook niet anders dat de resultaten hiervan zijn dat veel meer mensen erop vooruitgaan dan erop achteruitgaan, maar het is natuurlijk altijd heel vervelend als jij tot die groep behoort die erop achteruitgaat. Het was echt een hele lastige. Het dienstregelingmodel dat er nu ligt, doet het meeste recht aan de verschillende belangen van reizigers en is het beste model dat mogelijk is binnen de tijdscope en budget. Maar dan kan het nog steeds zuur zijn voor bepaalde groep, en dat is zo.
De heren Schonis en Stoffer vroegen naar de westelijke ontsluiting in Amersfoort. Dat is een regionaal project. Het Rijk heeft al 8,3 miljoen daaraan bijgedragen, maar ik heb ook gezien wat daar de situatie is. Dus ik heb over het laatste stukje dat er nog aan ontbreekt, met name ook om een Europese subsidie binnen te kunnen halen gezegd: we kunnen óf allemaal nog wat bij elkaar leggen om het op te lossen, óf als ze dat graag willen doen in de vorm van een garantstelling ben ik ook bereid om daarover na te denken. Maar we moeten er wel allemaal aan bijdragen. Dat is wel de voorwaarde die ik daaraan heb gesteld, omdat het echt een regionaal project is. Dus dat aanbod staat. Als de gemeente en de provincie ook bereid zijn om bij te dragen – dat mag ook in de vorm van een garantie – dan ben ik ook bereid om erover te spreken. De CEF-aanvraag is reeds ingediend door de regio samen met ProRail.
Dan de MRA-fasering. De bereikbaarheidsopgaven rondom Amsterdam zijn groot. Samen met het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties kijken we ook in deze regio naar de verstedelijkingsopgave en de mobiliteit. Daarbij is het ook belangrijk om te zien – een van u refereerde daar ook aan – dat soms investeringen op plek A heel veel effecten hebben op plek B. Dat geldt ook voor veel van de zaken rondom Amsterdam. Er is een aantal jaren geleden een bereikbaarheidsprogramma opgezet waarbij zowel de lokale verstedelijkingsopgave en mobiliteit, alsook de landelijke belangen bij elkaar worden gebracht. Er wordt dus gekeken naar benodigde investeringen, en fasering in het belang van de haven – een specifieke vraag van de heer Dijkstra – wordt daarin ook meegenomen.
Dat waren mijn vragen.

De **voorzitter**:
Er was een vraag van de heer Ziengs.

De heer **Ziengs** (VVD):
Ja, ik heb even gewacht tot het blokje voorbij was. Het ging wel erg snel. Ik kon het ook niet allemaal handmatig bijhouden, maar ik heb toch een poging gedaan. Ik vond hem wel sterk.

Het punt van het Science Park, locatie Bilthoven. De Staatssecretaris beantwoordde dat wel, overigens in wat algemene zin: de samenwerking was goed et cetera et cetera. Ik heb hier toch nadrukkelijk naar gevraagd, maar misschien heb ik het niet goed meegekregen. Nu is het genoemd als satellietlocatie, terwijl onze fractie van mening is dat het een meer volwaardige positie naast de locatie van de Uithof zou moeten innemen, met name als het gaat om de economische balans in dat gebied. Daar was mijn vraag eigenlijk op gericht. Ik kreeg eigenlijk een wat algemeen antwoord, zo was mijn indruk.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Dan ben ik even zoekend naar waar de heer Ziengs naar op zoek is. Want ik weet niet of het gaat over het feit dat het RIVM verhuist van Bilthoven naar het Science Park, dat inmiddels ook de locatie in Bilthoven alweer verhuurd is aan iemand anders, dat alle bereikbaarheidsopgaven gewoon op een goeie manier worden bekeken en dat daarin ook Bilthoven als onderdeel van de U10 een van de partners is die aan tafel zit. Als het erom gaat hoe we dat Science Park daar verder economisch gaan ontwikkelen, is dat een wat andere vraag, die wellicht ook bij andere bewindspersonen hoort, dan of er goed wordt gekeken naar de verschillende verwachte vervoersstromen in de omgeving van Utrecht en of alle partners daarbij op gelijke wijze worden betrokken bij de besluitvorming. Dat gebeurt dus in de context van de U10.

De heer **Ziengs** (VVD):
Ik verfijn 'm nog even. Ik begon mijn betoog er ook mee dat het heel erg gericht is op de doelstelling van met name woningbouw. Dan hoort het bij een andere Minister. Als het gaat om economische zaken, zal het misschien ook bij een ander ministerie horen, maar uiteindelijk gaat het er natuurlijk om hoe je daar je hele infrastructuur aanlegt. Dan is mijn vraag dat het met name heel erg gericht is op de woningbouw, met name aan de ene kant van Utrecht, en dat het aan de andere kant van Utrecht, in de locaties die ik u net noemde, er over het algemeen niet op gericht is qua infrastructuur; zo is mijn indruk van het geheel. Vandaar de oproep: let daar ook goed op. Want dat is ook van het hoogste belang.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Dat kan ik alleen maar onderschrijven. Dat is ook het programma U Ned. We hebben het misschien vaker over de woningbouwopgave, maar dat gaat echt over de opgaven rondom wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. Dus daar zit ook dat werken heel nadrukkelijk in. Utrecht heeft een beetje het beeld van een soort wiel van Utrecht. Daarbij kijken we, net als bij andere grote opgaven, steeds wat de faseringen zijn waarin we dingen kunnen opknippen. Maar de bereikbaarheid van werklocaties is daar een nadrukkelijk onderdeel van. De U10, waar Bilthoven dus ook bij hoort, zit daar aan tafel, maar het is heel goed dat de heer Ziengs het nog een keer op tafel legt, om er extra aandacht voor te vragen.

De **voorzitter**:
Dan komen we daarmee bij het volgende blok, bij de Minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Sprak zij vol verwachting. Ja, de regio Noord, voorzitter, de laatste regio. Dan hebben we daarna alleen nog het blokje overig.
Diverse leden hebben gesproken over de Afsluitdijk. Daar hebben we het ook al over gehad tijdens het wetgevingsoverleg Water op 1 december, maar er waren vandaag natuurlijk leden bij die daar niet bij aanwezig waren, dus het is prima om het hier ook nog weer te bespreken. Er is vooral aandacht gevraagd voor de fietsers op de Afsluitdijk, in ieder geval voor de garantie dat de fietsers gedurende de werkzaamheden gebruik

kunnen blijven maken van de fietsbus die nu ook al rijdt. Ik heb tijdens het wetgevingsoverleg toegezegd dat ik bereid ben om nog eens goed te bekijken of er mogelijkheden zijn om vanaf 2022 op een veilige manier fietsen en wandelen over de hele Afsluitdijk mogelijk te maken. Ik heb uiteengezet dat het probleem vooral zit in de spuisluizen, de oude en de nieuwe. Maar het hele wegtraject van de A7 kan wel op tijd worden opgeleverd, dus wellicht gaat het straks alleen om beperkte stukken waar je niet kunt fietsen. Ik ben dus bereid om te bekijken wat daar mogelijk is. Dat zal misschien extra geld kosten. Dat zullen we moeten afwegen nadat we eerst in kaart hebben gebracht wat de mogelijkheden zijn. Dus ik ben bereid om daar nog eens nader naar te kijken en met de Fietsersbond en anderen in overleg te gaan.
De heer Schonis heeft gevraagd naar de Paddepoelsterbrug. Wanneer komt die terug? En is die toegankelijk voor wandelaars en fietsers? Met de regionale bestuurders heb ik afgesproken dat de gemeente de Paddepoelsterbrug terug gaat bouwen. Het wordt een hoge, vaste brug, waar ik vanuit het Rijk een bijdrage van 8,6 miljoen aan zal doen. De gemeente gaat aan de slag met de planvorming. Dus over de doorlooptijd kan ik nu nog niks zeggen, maar zodra we dat weten, zal ik u daar uiteraard over informeren.
Meerdere leden hebben gezegd dat de burgers in Groningen iets anders willen dan Rijkswaterstaat, ten aanzien van de bruggen. Hoe gaan we daarmee om? Ik begrijp heel goed dat de inwoners van Groningen zich zorgen maken over verkeersveiligheid, toegankelijkheid en inpasbaarheid van de huidige varianten in de MIRT-planuitwerking, met name van de Gerrit Krolbrug. Daar hebben we het over. Aan de andere kant – de heer Schonis schetste dat dilemma wel mooi in zijn inbreng – hebben we natuurlijk niet voor niets de Richtlijnen Vaarwegen. We hebben de bewonersvariant van de Gerrit Krolbrug uitgebreid laten onderzoeken door een adviesbureau. Daaruit komt de conclusie dat de varianten uit de planuitwerking beter scoren op doorvaarthoogte en inrichting van de weg dan de bewonersvariant. De bewonersvariant scoort minder goed op de functionaliteit van de vaarweg, de impact op de omgeving en het effect op kruisend wegverkeer. Daarbij moet u dan denken aan de nautische veiligheid en ook aan het ruimtebeslag, omdat de bewoners gewoon een bredere brug willen.
Daar komt bij dat het opnemen van de bewonersvariant leidt tot vertraging en extra kosten, aangezien er dan wordt afgeweken van de uitgangspunten uit het voorkeursalternatief. Dus dat zou eigenlijk inhouden dat we weer helemaal opnieuw moeten starten bij de verkenningsfase. Die vertraging lijkt mij onwenselijk, gezien het aantal storingen dat de Gerrit Krolbrug ook nu al heeft, maar nogmaals, ook gezien de uitkomsten van het onafhankelijke onderzoek, waar ik mee begon. Nog deze maand zal het rapport aan de bewoners worden toegelicht, bij de nadere uitwerking van de twee varianten die nu in de planuitwerking zitten. We zullen de wensen van de bewoners daarbij zo veel mogelijk meenemen. Ik zal u daarover graag schriftelijk informeren, waarbij ik u ook het genoemde onafhankelijk onderzoek zal doen toekomen.

De heer **Moorlag** (PvdA):
Die bewoners vertegenwoordigen nogal wat, hoor. Dat is echt heel breed; dat is van buurtverenigingen tot aan scholen toe. Die hebben een brief gestuurd, met echt een lange lijst van ondertekenaars. Het gaat om 15.000 mensen die dagelijks met de fiets die brug passeren. Dit zit de mensen echt als een graat in de keel. Ze hebben goed gemotiveerd op welke punten zij twijfels en bedenkingen hebben bij dat onderzoek. Dan kan de Minister wel zeggen dat het een onafhankelijk onderzoek is, maar mijn vraag aan haar is dan toch: laat het alternatief meelopen in het onderzoek dat sowieso moet gaan plaatsvinden. Als dat leidt tot een betere uitkomst,

is dat de moeite waard. Als we op deze manier redeneren, zou er ook geen doorlaatbare Oosterscheldekering gekomen zijn.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Het gaat natuurlijk uiteindelijk om de belangenafweging. We hebben niet voor niks met elkaar een richtlijn voor de vaarwegen. Dat is ook een groot belang. Dat is elders ook ter sprake gekomen. We investeren nu ook weer 118 miljoen in de vaarweg Lemmer-Delfzijl, ook op meerdere plekken, dus ik vind dat dat belang echt goed geborgd moet zijn. Dan houd je je dus aan je eigen regels voor de vaarwegen. Nogmaals, ik ben zeer bereid om in de uitwerking van de twee varianten waaraan nu verder gewerkt wordt, te kijken waar we de bewoners nog tegemoet kunnen komen.

De heer **Laçin** (SP):
Hier stelt de Minister eigenlijk het belang van de vaarwegen, die ik zelf ook belangrijk vind, boven het belang van de fietsers, de voetgangers en de mindervaliden. Ik vind dat in deze situatie gewoon niet kunnen, omdat er in 2015 al een toezegging was. De Paddepoelsterbrug zou gewoon laag en beweegbaar zijn. Er is een ongeluk gebeurd, maar als vervanging is eenzelfde variant gewoon mogelijk. Alleen, de Minister maakt een andere afweging. Dat geldt ook voor de Gerrit Krolbrug. Ik wacht even, omdat de Minister iets gevraagd wordt. Dat geldt dus ook voor de Gerrit Krolbrug. De Minister zegt dat zij het de komende maand gaat uitleggen aan de bewoners, maar dan gaat zij een voldongen feit bespreken met de burgers, en dat vind ik niet kunnen. Ik vind dat in dezen de wensen van de bewoners meegenomen moeten worden als volwaardige optie. Ik vind dat daar gewoon naar gekeken moet worden, zonder dat er vertraging optreedt. Dat is de vraag aan de Minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Het is niet alleen de opvatting van deze Minister, die het belang van de vaarwegen boven het belang van de fietsers zou stellen. We hebben daar juist goed onafhankelijk naar laten kijken. Dan komt er iets anders uit. Het is ook een kwestie van eerlijk zijn. Als je nu al weet dat die variant er niet uit gaat komen, vind ik het niet zinvol om hem mee te nemen in het onderzoek, want hij voldoet gewoon niet aan de regels die we hebben voor onze vaarwegen.

De **voorzitter**:
De Minister gaat verder.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dan is er nog gevraagd naar het door de provincie Friesland gewenste aquaduct ter vervanging van de Skarster Rienbrug. Daarop is het antwoord dat ik niet van plan ben om een aquaduct aan te leggen, want er is gewoon geen bereikbaarheidsknelpunt. Daarbij is het ook nog zo dat het einde van de technische levensduur van die brug pas voorzien is rond op zijn vroegst 2050. In 2024, 2025 wordt groot onderhoud voorzien. Daarbij gaat het onder andere om de bedienings- en besturingssystemen en de slagboominstallaties. Als het goed is, kan de brug dan weer mee tot 2050. De kosten voor de totale vervanging van de brug wegen niet op tegen de beperkte reductie van oponthoud en de onderhoudskosten van de huidige brug.
Dan voor mij het laatste onderwerp uit het Noorden: de zuidelijke ringweg Groningen. Daar hebben meerdere leden opmerkingen over gemaakt en vragen over gesteld. Dat is een situatie waar ik bij aanvang van dit debat ook al een gesprekje over had met de heer Moorlag. We zijn inderdaad goed op de hoogte van de situatie daar. We hebben goed contact met de regionale bestuurders. Ten aanzien van de oorzaken van de ontstane situatie verwijs ik ook graag naar het rapport van de commissie-Hertogh

dat we in deze periode ook ingesteld hebben. Dat heb ik u verleden jaar toegestuurd. De analyse en de aanbevelingen daaruit zijn het startpunt geweest voor gesprekken met de opdrachtnemer. Deze zomer is bij dit project met de opdrachtnemer op hoofdlijnen een overeenstemming bereikt over een financiële oplossing voor afronding van het project. De afgelopen periode is benut voor het uitwerken van een hoofdlijnenakkoord met daarbij horende voorwaarden, zodat de oorspronkelijke overeenkomst in lijn met de gemaakte afspraken kan worden aangepast. Dat proces is helaas nog niet afgerond. Gesprekken daarover lopen nog en om die reden kan ik daar nu ook geen inhoudelijke mededeling over doen. Maar u mag van mij aannemen dat wij hier natuurlijk samen met de Groningse bestuurders bovenop zitten. Ik zal uw Kamer uiteraard informeren zodra we daar meer duidelijkheid over hebben.
Dat was het, voorzitter.

De heer **Moorlag** (PvdA):
We hebben dat rapport inderdaad vorig jaar gehad. Het is wel duidelijk dat er een grote scheur in de broek aan zit te komen. Dan zijn de publieke partijen aan zet. Naar verluidt – dat is ook de algemene perceptie in Groningen – betekent dit dat de rekening eenzijdig naar de provincie wordt geschoven. Ik heb iets gezegd over de planvoorbereiding, de validiteit en dergelijke. Het komt mij voor dat hier dan wel verantwoordelijkheid genomen zou moeten worden en dat er niet alleen warme woorden gesproken moeten worden, ook financieel gezien, temeer omdat daardoor een aantal andere belangrijke projecten in Groningen op de helling komen te staan. Als het op het trekken van de knip aankomt, kan het toch niet zo zijn dat de Minister op de parkeerplaats nog even vriendelijk wuift, op de claxon duwt en vervolgens wegrijdt?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Vanaf de achterbank claxonneert het wat lastig, maar dat terzijde. Nee, natuurlijk heeft de heer Moorlag gelijk. Je moet dat gewoon in goed overleg met de bestuurders doen. Ik ga niet in op wat de heer Moorlag omschrijft als «naar verluidt». Het lijkt me niet verstandig om daarop vooruit te lopen. We zijn met elkaar in goed overleg. Vandaar dat dat onderzoek waar u aan refereerde, vanuit de provincie Groningen in gang wordt gezet. We kijken gezamenlijk naar de opdracht voor dat onderzoek. Dat geeft, denk ik, ook al aan dat wij het voor alle partijen van belang vinden om het gesprek gewoon open met elkaar aan te gaan en te kijken wie waarvoor aan de lat staat en wie waarvoor verantwoordelijk is. Wat is de rol van Rijkswaterstaat? Wat is de rol van de opdrachtgever en de opdrachtnemer? We kijken gewoon open daarnaar. Dat hebben we in het verleden ook gedaan. Daarom hebben we toen ook professor Hertogh gevraagd om eens goed naar dit proces te kijken. We gaan dit proces gewoon open in. Nogmaals, als daar resultaten van te melden zijn, zal ik die zeker snel met u delen.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan gaan wij naar de Staatssecretaris. Excuus, mevrouw Postma, ik was u helemaal vergeten.

Mevrouw **Postma** (CDA):
Ik had eigenlijk twee vragen, ook nog eentje over Friesland. Laat ik daar even mee beginnen. Ik had een vraag gesteld over de Skarster Rien. De Minister geeft aan: dat gaan we niet doen, want dat komt niet uit. Ik ben heel benieuwd naar het kostenplaatje dat daarachter zit. Zou de Minister die berekeningen eens naar de Kamer kunnen sturen, zodat wij daar ook even naar kunnen gaan kijken?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Juist omdat het nooit echt ons plan is geweest om dat te doen, worden dat dan wel een beetje grove «over de duim»-berekeningen. Dat kunnen we nog weleens doen. Maar nogmaals, het belangrijkste is dat het geen bereikbaarheidsknelpunt is, dus dat we daar de noodzaak niet voor zien. Dit staat nog los van wat het zou kosten.

Mevrouw **Postma** (CDA):
Dan begin ik hier toch wel een ander argument te zien. Het onderhoud is namelijk ook een kostbaar proces. Je kunt op een gegeven moment toch ook gaan denken dat je het op een bepaalde manier toch eens moet gaan vernieuwen. Dan zou een aquaduct een mooie optie kunnen zijn. Ik ben een beetje aan het zoeken hoever die opties uit elkaar liggen. Ik zou dat toch graag hebben, ook al is het een schatting; dat kan ik me voorstellen. We hebben meerdere aquaducten in Nederland, ook in Friesland en ook in die regio. Er is dus ervaring mee. Ik zou daar dus toch graag een inschatting van hebben.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
We kunnen ongeveer in beeld brengen wat het grote onderhoud kost dat in 2024 en 2025 plaats gaat vinden en waarmee je er weer tot 2050 tegen kunt, versus een heel nieuw aquaduct. Laten we dat dan grof, over de duim, aan u doen toekomen.

De **voorzitter**:
Nee, mevrouw Postma, ik geef u niet meer het woord, want u bent al over uw interrupties heen. Nee, helaas. Jullie zijn er al doorheen. De tweede termijn is dan een hele mooie optie. Ik ga naar mevrouw Van Veldhoven, de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Dank u wel, voorzitter. Er waren ook nog aantal vragen voor mij over Noord-Nederland, eerst natuurlijk over de ov-verbinding. De heer Laçin, de heer Schonis en de heer Amhaouch vroegen daarnaar. Ze vroegen naar de versnelling. Zij vroegen welke onderzoeken er nog komen en wanneer die komen. Ik heb met de regio afgesproken dat ProRail en NS een aantal onderzoeken doen om tot een ontwikkelpad te komen om de ov-verbinding te verbeteren op de korte en middellange termijn. Dan gaat het bijvoorbeeld om slimme maatregelen voor versnelling tussen Amsterdam en Zwolle. Ook gaat het om de verbetering van de robuustheid tussen Zwolle en Meppel. Dat is conform de aangehouden motie van mevrouw Van der Graaf. Het zal alleen niet helemaal gereed zijn in februari, zoals die motie vraagt. Maar wij zullen er uiteraard wel voor zorgen dat de rapporten naar de Kamer komen zodra ze er zijn, zoals de heer Schonis heeft gevraagd. Daarnaast hebben we, als vervolg op het potentieonderzoek dat is gedaan, afgesproken om integraal te kijken hoe wonen, werken, recreëren en bereikbaarheid elkaar kunnen versterken op de langere termijn. Dat zullen we zeker naar de Tweede Kamer sturen. Bovendien ontvangt u binnenkort de ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV.

De **voorzitter**:
Hier is een vraag over van de heer Laçin, zijn laatste.

De heer **Laçin** (SP):
Ja, heel kort, voorzitter. Ik hoor de Staatssecretaris spreken over de robuustheid van Zwolle naar Meppel, maar ik breng haar in herinnering dat twee jaar terug een motie van mijn hand is aangenomen over het robuuster maken van Zwolle en verder. Ik hoop dat die inmiddels is uitgevoerd en dat we niet nog een aangehouden motie daarvoor nodig hebben.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
De heer Laçin heeft inderdaad vaak zijn zorgen geuit over de robuustheid op dat stuk. Daar wordt aan gewerkt.
Voorzitter. Ben ik bereid om een deltaplan te maken voor het Noorden? Het potentieonderzoek laat zien dat de forse investeringen gepaard zullen moeten gaan met een forse ruimtelijke ontwikkeling. Dan is het belangrijk om samen met de regio te kijken hoe wonen, werken, recreëren en bereikbaarheid elkaar kunnen versterken om zo de potentie van zo'n versnelling beter in beeld te krijgen. Dat doe ik overigens niet alleen. De collega van BZK is daarin natuurlijk ook heel belangrijk, want zij gaat over wonen. We kijken naar verschillende langetermijnmogelijkheden, waaronder, maar zeker niet alleen, een Lelylijn. Op dit moment is er echter nog geen zicht op budget voor dit soort investeringen – dat weet u ook – tenzij er ergens uit een grote pot met geld in een keer een heel budget beschikbaar zou komen. Daar komt later duidelijkheid over. Momenteel ben ik bezig met het afronden van de ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV. Daar krijgt u begin 2021 de informatie over. De mogelijkheden voor het versnellen van de verbindingen naar Noord-Nederland maken hier onderdeel van uit. Parallel vindt met de Minister van BZK een gesprek plaats over wonen, werken en recreëren in de context van de gebiedsagenda's. Daar zit de integrale aanpak zeker in, want dat is het kenmerk van de gebiedsagenda's.
Dan kom ik op de vraag van de heer Amhaouch over de spoorbrug over het Van Harinxmakanaal. Op dit moment bevindt deze brug zich nog in de fase dat we er hier in het MIRT over spreken maar er nog geen afspraken over maken. De vervanging van de spoorbrug door een aquaduct is door de regio aangedragen als een mogelijk verbeterpunt, ook in het kader van de decentralisatie van de Sprinterdienst. Het is natuurlijk steeds belangrijk dat we de meerwaarde voor de reiziger daarin duidelijk kunnen maken. Ik heb daarom met de regio afgesproken om in het kader van de decentralisatie aan te geven welk reizigersproduct de provincie voor zich ziet en welke vervoerswaarde daarbij hoort. Daarbij komt natuurlijk ook weer de bredere context van de afspraken met de collega van BZK over wonen om de hoek kijken.
De heer Amhaouch vroeg ook het staat met het haalbaarheidsonderzoek voor de Nedersaksenlijn. In het debat met uw Kamer is inderdaad afgesproken dat de haalbaarheid van de Nedersaksenlijn onderzocht wordt in het Toekomstbeeld OV in combinatie met de resultaten van het onderzoek dat de regio reeds heeft uitgevoerd. Het beeld voor de langetermijnkeuzes voor het openbaar vervoer is nu namelijk nog niet compleet. Maar nadat ik hierover met de bestuurders heb gesproken, verwacht ik begin 2021 in de ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV meer duidelijkheid te kunnen bieden.
De heer Ziengs vroeg nog wanneer de handtekeningen staan onder de decentralisatie Zwolle-Leeuwarden. Onze gezamenlijke intentie is om dit voorjaar een decentralisatieconvenant te ondertekenen.
Voorzitter. Dit waren de vragen.

De **voorzitter**:
Hartelijk dank. De heer Van Aalst van de PVV heeft een vraag.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Ik heb nog vijf vragen openstaan. Zijn beide bewindspersonen al aan het einde van hun bijdragen?

De **voorzitter**:
Er is nog een blokje overig. De Minister gaat daar als eerste mee aan de slag.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Voorzitter. De heer Dijkstra heeft vragen gesteld over het concrete doel van Minder Hinder. Het budget voor Minder Hinder is natuurlijk bedoeld om tijdens werkzaamheden zoals bij beheer en onderhoud, bij vervanging en renovatie, maar ook bij projecten voor nieuwe aanleg de bereikbaarheid zo veel mogelijk op peil te houden. U moet daarbij denken aan bijvoorbeeld maatregelen rondom de communicatie, het verkeersmanagement, aan goede reisinformatie, maar ook aan andere mobiliteitsmaatregelen, bijvoorbeeld de fietsbus op de Afsluitdijk waar we het net over hadden. Dat zijn allemaal zaken die je dan nodig hebt om zo min mogelijk hinder te veroorzaken. En ik wil ook kijken of bij storingen de gebruiker kan beschikken over voldoende alternatieven en of er aanvullende maatregelen nodig zijn. Er zit dus van alles in dat pakket Minder Hinder. Daar werken we ook heel goed in samen met de regio's, die daar zelf ook hun informatie bij aanleveren.
De heer Dijkstra vroeg ook wat de mogelijkheden zijn om de CEF-gelden, de Connecting Europe Facility, te benutten voor infra-investeringen. Binnen het onderdeel CEF Transport schrijft de Europese Commissie elk jaar een oproep voor projecten uit. Daarbij kunnen we dan subsidieaanvragen indienen. Daarbij gaat het om investeringen in harde infrastructuur, zoals op het TEN-T-netwerk. Dat kan van alles betreffen, dus spoorwegen, vaarwegen, havens, terminals. Maar het kan ook om slim, veilig en duurzaam goederentransport gaan, en ook om reizigersvervoer. Bij elke oproep worden via de RVO zo'n 550 stakeholders in Nederland geïnformeerd. Dus als er zich kansen voordoen voor Nederland, dan proberen we die natuurlijk ook te grijpen. We kunnen hiervoor dus zeker op heel veel vlakken aanvragen indienen.
Een beetje vergelijkbare vraag van de heer Dijkstra als die van daarnet over Minder Hinder, gaat over Beter Benutten. Het vervolgprogramma Beter Benutten is in 2018 afgerond. Met de brief naar aanleiding van de bestuurlijke overleggen MIRT 2018 heb ik de Kamer ook geïnformeerd over de resultaten van dat programma. Er zijn ruim 460 maatregelen uitgevoerd om de infrastructuur beter te benutten. We hebben daar circa 260 miljoen aan besteed en door de gezamenlijke regio's is daar een vergelijkbaar bedrag aan cofinanciering aan toegevoegd. Dat heeft als resultaat gehad een gemiddelde dagelijkse afname van 80.000 voertuigen in de spits. Jaarlijks wordt er 61.000 ton CO_2-uitstoot door bespaard. En 60.000 forensen gaan er vaker door op de fiets naar hun werk. Een groot voordeel van die maatregelen is dat ze in een aantal gevallen hebben geleid tot verandering in reisgedrag. Daarbij moet je bijvoorbeeld denken aan tijd- en plaatsonafhankelijk werken. Er zijn allerlei smartmobilityoplossingen in het kader van de reisinformatie, maar ook kleine infrastructurele optimalisaties, bijvoorbeeld missing links in de fietsinfrastructuur. Dus er zat van alles in dat programma Beter Benutten.
Mevrouw Kröger vroeg: waar blijft de actieagenda trein en vliegtuig? Ik denk eigenlijk dat ze die vraag stelde aan de Staatssecretaris én aan mij. De actieagenda is op 20 november met uw Kamer gedeeld, tegelijk met de Luchtvaartnota. Het was een complex traject om de wereld van spoor en die van vliegen aan elkaar te koppelen, zeker in het licht van de COVID-19-omstandigheden waarin dat moest plaatsvinden. Ik denk dat in de actieagenda desondanks veel maatregelen staan die partijen op korte en lange termijn willen nemen om de internationale treinreis een goed alternatief te laten zijn voor reizen met het vliegtuig. De betrokken partijen zullen de maatregelen in de actieagenda ook gaan uitvoeren, en wij en zij gaan dat gezamenlijk monitoren. Uw Kamer wordt volgend voorjaar over de voortgang geïnformeerd.
De heer Dijkstra vroeg: is 2019 niet een beter peiljaar voor infra-investeringen dan het huidige jaar? Bij mobiliteitsanalyses gaan we uit van een basisjaar dat we één keer in de vier jaar vaststellen. Vanuit dat basisjaar kijken we vooruit. Daarvoor gebruiken we op dit moment onder andere de NMCA 2018 en 2019. Structurele effecten van de COVID-19-

crisis op mobiliteit zijn nog onduidelijk. Daar hebben we het aan het begin van dit debat ook over gehad. De verwachting is wel dat de mobiliteit als geheel zal blijven groeien. Het volgende basisjaar voor een uitgebreide exercitie wordt 2022. Tegen die tijd is dus meer duidelijk wat de structurele effecten zullen zijn.
Klopt het dat in de studie van het KiM de langetermijneffecten van het thuiswerken niet in het model zijn meegenomen? Nee, dat klopt niet, want de kerncijfers mobiliteit van het KiM bevatten mobiliteitsramingen voor de middellange termijn en in deze ramingen is rekening gehouden met een toename van thuiswerken door de COVID-19-crisis.
De mobiliteitsbehoefte is veranderd. Zou dat niet moeten leiden tot mobiliteitsbeleid dat niet in beton is gegoten? De opvolger van de NMCA brengt de toekomstige bereikbaarheidsopgave in beeld, ook voor de langere termijn; dat hebben we aan het begin al even gewisseld. En omdat die onzeker is, maken we in de mobiliteitsanalyses altijd gebruik van een bandbreedte. Daarnaast werken we ook bij de NMCA onzekerheidsverkenningen uit. De mogelijke langetermijneffecten van COVID-19 op de mobiliteit zullen een van die onzekerheidsverkenningen vormen. Dus het mobiliteitsbeleid is niet in beton gegoten. We houden zeker ook rekening met de COVID-19-ontwikkelingen. Daarnaast was er nog de vraag of dat samen met de Mobiliteitsalliantie moet gebeuren. Daar hebben we zeer regelmatig contact mee en dat zullen we ook blijven doen. De effecten van thuiswerken nemen we dus mee in de opvolger van de NMCA.
Dan de laatste vraag die ik nog heb liggen. Wat is bij smart mobility en bij MaaS nu eigenlijk de gewenste uitkomst? De gewenste uitkomst van die MaaS-pilots is dat we leren hoe we met de data onze beleidsdoelen nog beter voor elkaar kunnen krijgen. Dan gaat het over de filebestrijding, de bereikbaarheid van het landelijk gebied, het grensoverschrijdend vervoer en de duurzaamheid. Dat zijn allemaal hele verschillende pilots. Als we daar dus beter grip op krijgen, kun je zeggen dat ze succesvol zijn. Voor de goede inzichten en businesscases heb je natuurlijk wel veel gebruikers nodig. Dan moet je denken aan circa 50.000 voor een levensvatbare businesscase. In een recente Kamerbrief hebben we aangegeven dat we ook voor andere smartmobilitytoepassingen zo veel mogelijk weggebruikers willen bereiken. Er zijn pilots vormgegeven met zeven regio's. TNO verzamelt data van geplande en afgelegde reizen. Ze zullen ook enquêtes houden. Ook komen er halfjaarlijkse voortgangsrapportages, inzichtelijk voor alle regio's en uiteraard ook voor uw Kamer.
Dat was het, voorzitter.

De **voorzitter**:
Ik kijk nog even of hierover nog vragen zijn aan de Minister. Ik zie dat dat niet het geval is, dus we gaan naar de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Dank, voorzitter. Ik had nog een aantal vragen, waaronder een vraag van de heer Van Aalst over het spoorgoederenvervoer. Komt er ook een modalshiftregeling voor het spoorgoederenvervoer? Ja. In de MIRT-brief heb ik een modalshiftregeling van de weg naar het spoor voor het spoorgoederenvervoer aangekondigd. Aan de spoorgoederentafel heb ik recent met vervoerders van gedachten gewisseld over een mogelijke invulling van deze regeling. Ik streef ernaar om deze regeling in de eerste helft van 2021 in werking te laten treden. Ik kom hierop terug in de voortgangsbrief spoorgoederen. Hopelijk lukt het me nog om die voor het kerstreces aan uw Kamer te sturen.
Dan had de heer Van Aalst een aantal vragen over ERTMS. Daar is natuurlijk een schriftelijk overleg over gestart door de Kamer, maar ik zal op hoofdlijnen een aantal vragen beantwoorden. Het kabinet heeft besloten om ATB landelijk te vervangen door ERTMS, want het huidige

treinbeveiligingssysteem is ook echt toe aan vervanging. Het stamt uit de jaren vijftig, zestig en is nog gebouwd met de Marshallhulp. Ik geef prioriteit aan instandhouding van het bestaande netwerk door dit te vervangen door ERTMS. Met ERTMS zetten we in op een systeem dat past bij de 21ste eeuw. Het biedt de basis om het spoor ook verder te digitaliseren. Hierdoor kunnen treinen op veilige en betrouwbare wijze sneller, hoogfrequenter en op termijn ook automatisch rijden. Maar we zetten die stap niet alleen. Alle lidstaten zullen voor 2030 de belangrijkste internationale spoorgoederencorridors en voor 2050 het uitgebreide spoornetwerk van ERTMS voorzien. Zo ontstaat er een hoogwaardig netwerk in de EU. Een keuze voor vervanging door een ander systeem dan ERTMS is dan ook volgens de Europese regelgeving niet meer toegestaan.
De vragen die de heer Van Aalst stelde, hadden met name te maken met de grensoverschrijdende verbindingen. We hebben zeer veel contact met Duitsland. Voor ERTMS geldt bovendien dat het teruggaand compatibel is. Een nieuwe versie moet dus altijd kunnen praten met een oude versie. Maar belangrijker is nog dat we dezelfde baseline hebben gekozen als Duitsland. Daarmee is dus wellicht een belangrijke zorg daarover van de heer Van Aalst weggenomen.
De heer Van Aalst vroeg ook naar een ander onderwerp, namelijk een landelijk reisverbod. Op dit moment wordt er door de vervoerders in Oost-Nederland een pilot voorbereid om via een regionaal reisverbod situaties aan te pakken waarin geweldsmisdrijven worden gepleegd. De uitkomsten van deze pilot neem ik mee in het onderzoek naar de mogelijkheden voor een landelijk verbod. De PVV heeft onlangs een initiatiefnota ingediend waarin dit onderwerp naar voren komt. In het notaoverleg van 20 januari zullen we hier verder met elkaar over spreken.
Is er ruimte voor langere 740 metertreinen? Ook dat vroeg de heer Van Aalst. Ik ben inderdaad met de sectorpartijen bezig om een pragmatische en gefaseerde aanpak te formuleren om dit stapsgewijs en kosteneffectief mogelijk te maken. De eerste stappen hebben we daarvoor ook al gezet. Bij bijvoorbeeld de Rotterdamse haven, Amersfoort en ook binnen het project PHS Meteren-Boxtel kijk ik naar een toekomstvaste route voor goederentreinen tussen Rotterdam en Zuidoost-Nederland. Hierover zal ik u in de voortgangsbrief spoorgoederenvervoer nader informeren. Nogmaals, die komt dus waarschijnlijk voor de kerst.
Voorzitter. De heer Ziengs vroeg of ik bereid ben om te kijken naar de mogelijkheden voor een interoperabiliteitsverdrag ERTMS. Die vraag is inderdaad ook gesteld in het schriftelijk overleg Spoor, spoorveiligheid en ERTMS. Ik zal daarop dan ook ingaan in de beantwoording, maar ik kan alvast verklappen dat ik wel bereid ben om te kijken of zo'n verdrag een waardevol instrument is, want we willen het allemaal zo soepel mogelijk laten verlopen. Soms kan het helpen om dan een een aantal zaken daarover op papier te zetten. Dan heeft u dus alvast een voorproefje van wat er in de beantwoording van het schriftelijk overleg naar uw Kamer komt.
De heer Ziengs vroeg ook nog naar de nabo's. Hij vroeg eigenlijk of de extra investering die we daarin doen, bijna 38 miljoen per jaar, nu voldoende is. Ik volg de risicogestuurde aanpak en heb, samen overigens met ProRail en decentrale overheden, de ambitie uitgesproken om met voorrang alle 180 nabo's op het openbare reizigersnet voor 2024 aan te pakken. In alle bestuurlijke overleggen met alle regio's die de Minister en ik hebben gevoerd, heb ik hun naast geld ook gevraagd om echt bestuurlijk commitment te tonen en echt aan de slag te gaan met de gemeenten, om te kijken wat er aan ondersteuning, ook in praktische zin, nodig is om echt bij de mensen aan tafel te gaan zitten, zoals dat uiteindelijk in Hooghalen is gebeurd. Daar zijn ze letterlijk bij de boer om de keukentafel gaan zitten met iedereen die ervoor nodig was, ook vanuit ProRail, om te kijken hoe dit op een redelijke manier los te trekken was en hoe de veiligheid zo snel mogelijk verbeterd kon worden. Alle regio's

hebben ook echt gezegd dat ze dat belang zien en onderschrijven. Ik hoop dat we in combinatie met het geld daardoor ook inderdaad die slag zullen kunnen maken voor 2024.
De heer Ziengs had ook nog een vraag over de voortgang van de afspraken met de Duitse buren over de 740 metertreinen. Daar werken we inderdaad op meerdere gebieden samen. Ik heb zonet een aantal voorbeelden genoemd van waar we al gewerkt hebben: de Rotterdamse haven, Moerdijk, Amersfoort. Voor Venlo heb ik ook een integrale aanpak in het BO MIRT afgesproken, inclusief 740 metersporen op het emplacement en het kijken naar een spanningssluis. We houden daarbij rekening met de programmering in Duitsland en betrekken dat bij het regelmatige overleg met Duitsland. Wij hebben, zoals de Minister al aangaf, heel recentelijk nog een overleg gehad met de heer Ferlemann, die ons dan ook altijd op de hoogte stelt van de voortgang op de Betuweroute.
De heer Dijkstra vroeg naar kansen om studenten buiten de spits te laten reizen. Eerdere proeven in onder andere Nijmegen en Groningen laten zien dat dat heel succesvol is. Het is ook wel regionaal maatwerk, dus per gebied worden de kansen voor een onderwijsaanpak in kaart gebracht, maar door corona is het ook echt in een stroomversnelling geraakt. We hebben samen met het Ministerie van OCW eerst met de onderwijssector afspraken gemaakt om tot de kerst voor die spreiding te zorgen. Inmiddels hebben we die afspraken verlengd tot de zomer. Het is heel mooi om te zien hoe de onderwijskoepels in die zin echt hun rol hierin pakken. Dan blijft het nog steeds maatwerk, want er moet per gebied gekeken worden waar het dreigt te knellen en waar het veel zou kunnen ontlasten. Het moet ook mogelijk blijven voor de onderwijsinstellingen om het onderwijs op een goede manier aan te bieden, maar we zitten nu wel echt met elkaar aan tafel en we hebben ook echt ervaring opgedaan met hoe het kan werken. Dat helpt denk ik ook voor het vervolg op dit dossier.
Dan vroeg mevrouw Kröger nog naar de Green Deal. Hoe wordt het internationaal spoor daarin meegenomen? Binnenkort wordt de publicatie Smart and Sustainable Mobility Strategy verwacht. We gaan ervan uit dat ook internationaal personenvervoer daarin aandacht krijgt. In ieder geval is er ook steun voor infrastructuurontwikkeling bij de Connecting Europe Facility. Denkbaar is ook dat de financiering van de opstart van nieuwe diensten aan de orde zal komen in de EU Green Deal, of dat lidstaten ook het Europees Herstelfonds willen aanwenden voor internationaal personenvervoer per spoor. Kortom, wij houden dat heel scherp in de gaten. De verbinding met het oosten ligt als Nederlands project natuurlijk voor de hand. We kijken heel goed naar de mogelijkheden. We zullen het zeker niet laten lopen als we denken dat de mogelijkheid zich voordoet, maar dat vraagt natuurlijk ook binnenlands het een en ander.
Dan het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. De heer Laçin en de heer Schonis vroegen naar structurele middelen voor de fiets. Die structurele middelen voor de fiets hebben we doordat we de fiets nu structureel als mobiliteit meenemen in het Mobiliteitsfonds. Vroeger had je wellicht inderdaad een apart potje nodig gehad, maar nu komt het gewoon steeds structureel naar voren als modaliteit bij het zoeken van de beste oplossing. Ik gaf al eerder in een antwoord aan dat dat voor het centrum van Amsterdam waarschijnlijk wat anders zal zijn dan voor Neerijnen. In beide gevallen kijk je wat er nodig is. Zo hebben we dat geborgd.
Dan de vraag van de heer Moorlag of we bereid zijn om regionale fietsprojecten te inventariseren. Hij noemde vooral Friesland, maar ik kijk naar het hele land, met het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Wij hebben bijvoorbeeld gevraagd om de missing links in de snelfietsroutes te inventariseren. We kijken dus echt met provincies en stadsregio's naar regionale fietsnetwerkplannen, niet alleen in Friesland maar over het hele land. Dat brengen we in kaart om ook de potentie van het fietsen goed in kaart te hebben, zodat het ook goed kan worden afgewogen in de

verschillende gesprekken wanneer het gaat over het aanpakken van mobiliteitsknelpunten.
Voorzitter, als het goed is waren dit de vragen die ik nog had in dit blokje.

De **voorzitter**:
Ja, en daarmee komen we bijna aan het eind van de beantwoording door de regering in eerste termijn. Er is nog een openstaande vraag van de heer Van Aalst, en hij heeft daar ook nog gewoon interrupties voor.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Maar die interruptie ga ik niet gebruiken voor die vraag die nog openstaat. Er staat nog een vraag open over het spoorgoederenvervoer en de storingen op de Kijfhoek, die nog steeds niet verholpen zijn.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Bij de Kijfhoek zijn al een hele tijd problemen. Daarom hebben we daar ook gezamenlijk een apart rapport over laten maken, het Crisislabrapport. Daar is ook uit gekomen dat deze problemen niet op heel korte termijn op te lossen zijn. Het zal gewoon nog even duren voordat de problemen daar structureel zijn aangepakt. Maar binnen de stuurgroep Infra op Orde vindt over de aanpak en de voortgang echt heel constructief overleg plaats tussen ProRail, vervoerders, het Havenbedrijf en het ministerie. We werken daar dus echt hard aan met elkaar. Ook de bestuurlijke omgeving is daar nauw bij betrokken. Elke keer als er weer een storing is, is dat ongelofelijk balen, niet in de laatste plaats voor de vervoerders, maar er wordt echt hard gewerkt aan het verbeteren van die situatie in structurele zin.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Een korte vraag. Hier was altijd een vergoedingsregeling voor, maar die wordt zo langzamerhand een beetje afgebouwd. Ik krijg nu een beetje uit het veld door dat ProRail dit eigenlijk alleen maar ziet als een inspanningsverplichting. Dat is gewoon te weinig. ProRail moet gewoon zorgen dat de zaken op orde zijn, dus dat die infrastructuur op orde is. Het is niet alleen een inspanningsverplichting; het moet gewoon op orde zijn, zodat we helemaal van die vergoeding af kunnen. Is de Staatssecretaris dat met mij eens en op wat voor termijn gaat dat gebeuren?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Ja, ik ben het ermee eens dat het op orde moet zijn. Daar is meer voor nodig dan alleen stukje infrastructuur. Het gaat er ook om hoe je het vervolgens zo houdt en hoe je het goed organiseert, zodat het snel op orde komt. Daar wordt naar gekeken. Er wordt ook gekeken naar een compensatieregeling. In de voortgangsbrief spoorgoederenvervoer die er binnenkort aankomt, waar ik u al over vertelde, ga ik ook hierop in. Ik deel de zorgen namelijk.

De **voorzitter**:
Normaal gesproken, als je dicht bij elkaar zit, kun je als voorzitter makkelijk even met de griffier overleggen of alle vragen beantwoord zijn. Dat gaat nu een beetje houtje-touwtje, maar ik doe mijn uiterste best om te kijken of er nog vragen zijn blijven liggen. Ik weet in ieder geval dat er één vraag nog niet beantwoord is, over station Hengelo. Misschien zijn er meer van dat soort vragen. Misschien heeft de heer Laçin ook nog één zo'n vraag liggen.

De heer **Laçin** (SP):
Ja, aansluitend op wat de Staatssecretaris net zei over het fietsen. Ik heb ook nog gevraagd of er vanuit het Europees Herstelfonds nog aanvragen

lopen voor fietsinfrastructuur, omdat de Fietsersbond daar ook nadrukkelijk om vroeg en dat ook mogelijk zou kunnen zijn.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Over station Hengelo heb ik volgens mij iets gezegd in relatie tot de ontwikkeling van de ideeën over de Berlijntrein.
En wat het Europees Herstelfonds betreft, beraadt het kabinet zich er natuurlijk op dit moment over hoe het daarmee omgaat. Maar het is zeker niet uitgesloten. Daar komen dus nog mooie Kamerbrieven over, meneer Laçin.

De **voorzitter**:
Dan kom ik aan het einde van de eerste termijn van de regering. Voordat we overgaan naar de tweede termijn van de Kamer zou ik willen voorstellen om te schorsen voor de dinerpauze, zodat er nog twee vragen kunnen worden beantwoord die in deze termijn nog niet zijn beantwoord. Dat zijn: de vraag van mevrouw Kröger, die ik al even heb doorgegeven aan de Minister, en de vraag over de scheidingswand. Die twee vragen worden dan voor de tweede termijn van de Kamer beantwoord, zodat u daar in uw bijdragen rekening mee kan houden en we een goede tweede termijn kunnen hebben. Zo zou ik het dus willen doen. Ik ga schorsen tot 19.00 uur.

De vergadering wordt van 18.10 uur tot 19.07 uur geschorst.

De **voorzitter**:
We hebben vandaag een debat over het MIRT. We wachten nog op een brief. Die is al verstuurd door het ministerie, maar die is nog niet binnengekomen bij de leden. Als die zo binnenkomt, dan wordt die geprint en aan de leden overhandigd. We beginnen daarom alvast met onze tweede termijn. In die tweede termijn kunnen ook moties worden ingediend; dat is helemaal aan de leden. De leden hebben in deze termijn elk nog twee vragen over om aan elkaar te stellen, als dat gewenst is. Ik geef als eerste het woord aan de heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Dank u wel, voorzitter.
Laat de PVV nou eens het goede voorbeeld geven en geen moties indienen in de tweede termijn. Ik zal u meenemen. Op 29-11-2018 vroegen wij namens de PVV om rijbaanscheiding. Dat is zojuist ingewilligd door de Minister in haar eerste termijn. Op 25-11-2019 hebben wij een motie ingediend over VDL Nedcar. Dat is zojuist verwoord door de Minister. Op 11-12-2017 hadden we het over verkeerslichten bij Hooipolder. Daar is zojuist een antwoord op gekomen van de Minister. Op 3 december 2019 vroegen wij naar de A15. Dat is zojuist verwoord door de Minister. Op 11 december 2017 vroegen wij naar de N35. Dat is zojuist verwoord door de Minister. Er is zojuist ook bekend geworden dat er door de gedeputeerden 15 miljoen is toegezegd voor Haarle. Dat is dus weer een oplossing!
Voorzitter. Dan nog de motie-Van Aalst over de zeven MIRT-projecten, die de Minister net al even noemde. Wij zijn blij met de hele uitgebreide onderbouwing die nog per brief naar ons toe komt. Het is altijd een goede zaak als er een goede onderbouwing bij zit. Dat mag ik graag horen.
Voorzitter. Verder ben ik heel erg blij met de opmerking van de Minister vorige week in de pers dat er inderdaad extra structureel geld nodig is om onze infrastructuur op peil te houden. Dus ja, dit voelt een beetje als pakjesavond, maar dan een dag later. Cadeautjes zijn om uit te pakken en ik ben er blij mee.
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Dijkstra van de VVD.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Dat is toch een geweldig bericht van de heer Van Aalst?
Dank u, voorzitter. Mede namens de heer Ziengs dank voor alle antwoorden van de Staatssecretaris en de Minister. Ik heb een aantal moties voor u. Ik begin bij nummer één.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de A12 tussen knooppunt Gouwe en knooppunt Oudenrijn een drukke verkeersader is in het midden van de Randstad en deze bovenaan prijkt in de top van fileknelpunten;

constaterende dat er momenteel onvoldoende geld beschikbaar is in het MIRT en er nog een onderzoek naar de ondergrond plaatsvindt;

verzoekt de regering de A12 knooppunt Gouwe-Oudenrijn, inclusief de aansluiting met de N11 en de Bodegravenboog, in kaart te houden en dit wegdeel verder uit te werken, zodat dit bij een eventueel volgend MIRT-overleg ter besluitvorming terug kan komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Remco Dijkstra, Van Aalst, Postma en Stoffer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 14 (35 570-A).
Mag ik de leden vragen om de moties op de kop neer te leggen? Dat doen we op verzoek van de griffier en van iedereen die hier hard aan meewerkt. Dan komen we toe aan de tweede motie.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
U krijgt er in totaal vier van mij.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Utrecht Science Park (USP), locatie Bilthoven, nu genoemd als satellietlocatie, een veel meer volwaardige positie inneemt;

overwegende dat deze locatie van het Utrecht Science Park een belangrijke rol inneemt als het gaat om de regionale kenniseconomie;

verzoekt de regering zich in te zetten om de bereikbaarheid van deze locatie te versterken voor zowel auto als hoogwaardig openbaar vervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Remco Dijkstra en Ziengs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 15 (35 570-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er flink geïnvesteerd wordt in de vaarweg Lemmer-Delfzijl, waardoor de binnenvaart een belangrijkere rol kan krijgen om in het Noorden goederen over het water te vervoeren in plaats van over de weg;

overwegende dat enkele bruggen rondom Groningen vervangen gaan worden en ook fietsers moeten kunnen profiteren en doorrijden in plaats van wachten op een openstaande brug;

verzoekt de regering te onderzoeken hoe de huidige of nieuwe bruggen een wat hippere naam kunnen krijgen dan Paddenpoel of Gerrit Krol, bijvoorbeeld de Bauke- en de Mollemabrug en/of de Bauke Mollemabrug, zodat ook de Groningse wielrenners en fietsers blij kunnen worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Remco Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 16 (35 570-A).
De brief is inmiddels binnen en zal zo worden verspreid.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Rijk en regio al tijden in gesprek zijn over een oplossing voor de financiële tegenvaller in het project Zuidasdok;

overwegende dat de Kamer in eerdere moties gevraagd heeft naar de voortgang van het Zuidasdok;

verzoekt de regering afspraken te maken met de stad Amsterdam, waarbij het uitgangspunt is dat Amsterdam minstens 50% bijdraagt aan de verdere realisatie van het project Zuidasdok,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Remco Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 17 (35 570-A).

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Dank u wel en bedankt voor een goed notaoverleg over de infrastructuur in Nederland.

De **voorzitter**:
U ook bedankt, meneer Dijkstra. Heeft de heer Ziengs nog moties? Nee, hij slaat even over, zie ik. Dan komen we bij mevrouw Kröger voor haar tweede termijn. Of wil ze die later doen, zodat ze de brief nog even kan bekijken? Wat vindt zij prettig?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Voorzitter. Ik begin er gewoon aan en dan lees ik de brief voor de tweede termijn van de Minister.
Ik heb een viertal moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat voor verkeersemissies er twee verschillende rekenmodellen worden gebruikt, namelijk een combinatie van SRM-2 en OPS voor de verlaging van de maximumsnelheid en SRM-2 voor projecten waar verkeersemissies een rol spelen;

overwegende dat SRM-2 een afkap heeft bij 5 kilometer voor het berekenen van de stikstofdepositie;

overwegende dat voor alle andere sectoren OPS wordt gebruikt, en alleen voor het wegverkeer SRM-2 wordt gehanteerd;

overwegende dat hierdoor de emissies voor het wegverkeer onderschat worden, wat onrechtvaardig is naar andere sectoren zoals de landbouw, maar ook geen goed beeld geeft van de effecten op natuurgebieden of de effecten van maatregelen op die natuurgebieden;

verzoekt de regering om een eenduidig rekenmodel te hanteren voor alle emissies die tot stikstofdepositie leiden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 18 (35 570-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Minister het SRM-2-gedeelte van de snelheidsverlaging specifiek wil inzetten voor het SRM-2-berekende gedeelte van zeven MIRT-projecten;

overwegende dat woningbouwprojecten ook deposities kennen die met SRM-2 worden berekend;

overwegende dat 30% van de depositieruimte ten goede moet komen aan de natuur;

verzoekt de regering om bij alle projecten waarbij deposities worden berekend met SRM-2 en gebruik wordt gemaakt van het SSRS, specifiek alleen gebruik te maken van het SRM-2-gedeelte van het SSRS en daarbij ook rekening te houden met de 30% voor de natuur,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 19 (35 570-A).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Dat waren de twee moties over stikstof. Dan nog een motie over het thuiswerken en de langetermijneffecten postcorona en hoe we die gaan meenemen in alle modellen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de KiM-studie «Thuiswerken in coronatijd» stelt dat 55% tot 70% van de thuiswerkers dit als positief ervaart en 40% tot 60% aangeeft dit regelmatig te willen blijven doen;

overwegende dat de overheid en werkgevers dit kunnen faciliteren zodat dit ook mogelijk wordt;

overwegende dat hiermee heel veel spitsverkeer kan worden vermeden;

overwegende dat hiermee een trendbreuk kan ontstaan waarbij economische groei niet langer is gekoppeld aan mobiliteitsgroei en we een heel ander vooruitzicht op de vraag naar nieuwe infrastructuur krijgen;

verzoekt de regering om verder te verkennen hoe meer thuiswerken structureel ons mobiliteitsgedrag kan veranderen, mits goed gefaciliteerd, wat dit moet betekenen voor de modellen zoals de NMCA en wat dit kan betekenen voor de mobiliteitsvraag,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 20 (35 570-A).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Voorzitter, tot slot. Hoe zit ik in mijn tijd? Ik begrijp dat ik nog anderhalve minuut heb.
Dan de motie over de A27. Ik vind het echt ongelofelijk dat we hier het debat voeren over de verbreding van een snelweg, een nieuw snelweg-project, ten koste van echt kwetsbare natuur in Amelisweerd. Ik snap niet dat de Minister doorgaat met dit project dat in 2029 pas afgerond en opgeleverd moet worden. Waarom dan niet meer zorgvuldigheid? Financieel, stikstof, het hele pakket. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er nog grote onzekerheden zijn rond het tracébesluit voor de A27 Amelisweerd, onder andere met betrekking tot de financiering, de stikstofruimte en de effecten op prioritaire habitats;

verzoekt de regering om voorlopig geen uitvoering te geven aan het voorliggende tracébesluit voor de A27,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger, Laçin, Moorlag en Van Esch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 21 (35 570-A).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Ik dank u ook. We gaan door naar het CDA, naar mevrouw Postma.

Mevrouw **Postma** (CDA):
Voorzitter. Dank aan de bewindspersonen en hun ondersteunende staf voor de beantwoording. Het CDA vindt het belangrijk om verkeersveiligheid op alle N-wegen in Nederland te verbeteren, zodat bijvoorbeeld ook de fietsoversteekplaats tussen Schagen en Wieringerwerf op de N248 kan worden meegenomen. Daarvoor hebben wij vier moties. Ik ga beginnen met de motie over verkeersveiligheid.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de N-wegen in Nederland erg onveilig zijn;

overwegende dat vergevingsgezinde infrastructuur ervoor kan zorgen dat schade bij ongevallen wordt beperkt doordat deze er rekening mee houdt dat een weggebruiker een fout kan maken of uit koers kan raken;

overwegende dat in Vlaanderen ervaring hiermee wordt opgedaan via onder andere een handboek met praktische richtlijnen;

verzoekt de regering de mogelijkheid in kaart te brengen op welke wijze de N-wegen veiliger kunnen worden gemaakt en in hoeverre vergevingsgezinde infrastructuur hierbij een rol kan spelen, en de Kamer hierover in het voorjaar te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Postma, Remco Dijkstra, Stoffer, Schonis en Moorlag.
Zij krijgt nr. 22 (35 570-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er grote vertraging dreigt bij de realisatie van de zuidelijke ringweg in Groningen;

overwegende dat een structurele impasse lijkt te gaan ontstaan om tot een oplossing te komen tussen Rijkswaterstaat, aannemerscombinatie Herepoort, provincie Groningen en gemeente Groningen;

overwegende dat een structurele impasse er tevens voor kan zorgen dat drie regionale projecten (verdubbeling N33, Wunderline en spoorlijn Veendam-Stadskanaal) onder druk kunnen komen te staan vanwege oplopende tekorten;

verzoekt de regering in gesprek te gaan met de betrokken partijen om te bezien hoe de dreigende impasse kan worden doorbroken en de Kamer te informeren over de uitkomsten van dit gesprek,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Postma en Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 23 (35 570-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de A4, A13 en A12 in de agglomeratie Den Haag meer verkeersdrukte kennen dan oorspronkelijk berekend;

constaterende dat dit door de verschillende uitbreidingsplannen zoals de ontwikkeling Binckhorst en A4/N14 alleen maar toe zal nemen;

overwegende dat omwonenden van de omliggende nieuwbouwwijken Den Haag, Delft Noord, Rijswijk en Voorburg zich zorgen maken om de toename van geluidshinder;

verzoekt de regering de toekomstige geluidsbelasting in kaart te brengen en aan te geven welke geluidwerende maatregelen genomen kunnen worden om de geluidshinder zo veel als mogelijk leefbaar te houden voor de omwonenden en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Postma en Schonis. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 24 (35 570-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een drempelloze overstap naar andere vervoersmiddelen middels een mobiliteitshub bijdraagt aan een toekomstbestendig en gebruiksvriendelijk openbaarvervoergebruik;

overwegende dat de provincie Gelderland in haar meest recente mobiliteitsvisie sterk inzet op mobiliteitshubs en hiermee wil experimenteren;

verzoekt de regering het breed beschikbaar maken van mobiliteitshubs te onderzoeken en hier samen met de provincie Gelderland een pilot naar te starten in Gelderland,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Postma. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 25 (35 570-A).
Dan ga ik, denk ik, naar de heer Amhaouch.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Voorzitter, mag ik ...

De **voorzitter**:
Maar natuurlijk mag mevrouw Kröger een vraag stellen. Ze heeft er twee.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Het is eigenlijk een punt van orde. Want mijn tweede termijn is afgelopen en ik lees nu de brief. Daarin staat in antwoord op mijn vraag naar specifieke cijfers: het gaat dus om veel cijfers – wat een geniaal antwoord is als je vraagt naar cijfers. Ik zou de Minister toch willen vragen om serieus antwoord te geven op mijn vraag. Ik begrijp dat dat niet meer in dit debat lukt.

De **voorzitter**:
Die vraag kan de Minister straks beantwoorden. Dit is de tweede termijn van de Kamer. U heeft uw vraag nu gesteld.
Dan kom ik bij de heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Voorzitter. Ook mijnerzijds dank aan de Minister en de Staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen. Daar gaat heel veel goed en daar kan ook nog heel veel beter, zullen we met z'n allen maar zeggen.
Ik heb eerst een drietal moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering een keuzebesluit te maken voor de verbinding Heerlen-Aken voor 1 april 2021,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Amhaouch en Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 26 (35 570-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een deltaplan voor en van het Noorden bijdraagt aan het toekomstig groeivermogen van Nederland;

overwegende dat de Lelylijn:
– de vier noordelijke provincies (Friesland, Groningen, Drenthe en Flevoland) in staat stelt een schaalsprong te maken voor een goede bereikbaarheid;
– de koppeling met de grote woningbouwopgave van 100.000+-woningen positief bijdraagt aan de haalbaarheid en als een economische katalysator werkt;
– in de toekomst een belangrijke toegevoegde waarde heeft voor de bereikbaarheid van/naar Lelystad Airport en de grensoverschrijdende aansluiting met Bremen/Hamburg;

verzoekt de regering in samenwerking met de vier noordelijke provincies een deltaplan van en voor het Noorden op te stellen waarin een integraal plan met IenW, BZK en EZK wordt opgesteld om de bereikbaarheid en het wonen en werken in het Noorden te stimuleren, waarbij de Lelylijn een belangrijk onderdeel is, en de hoofdcontouren van dit deltaplan met de Kamer te delen voor 1 mei 2021,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Amhaouch, Schonis en Terpstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 27 (35 570-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat op korte en middellange termijn de IC Amsterdam-Berlijn het meest efficiënt is met een Europees ICE-station via Hengelo;

verzoekt de regering een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren naar een ICE-station op Hengelo voor de verbinding Amsterdam-Berlijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Amhaouch en Ziengs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 28 (35 570-A).

De heer **Amhaouch** (CDA):
Voorzitter, dan een laatste punt. Er is vandaag heel veel gezegd over de Maaslijn. Nogmaals, de Maaslijn is geen regionale lijn. Het was ooit een regionale lijn, maar dat is het nu niet meer. We hebben er alle vertrouwen in dat de Staatssecretaris met de bestuurders, de provincies Brabant, Limburg en Gelderland aan tafel gaat zitten om hier een oplossing voor te zoeken. Want het kan inderdaad niet zo zijn dat na drie keer rekenen de rekening dadelijk weer bij de provincies komt te liggen.

De **voorzitter**:
Dan kom ik bij de volgende spreker in dit debat; dat is de heer Laçin van de SP.

De heer **Laçin** (SP):
Dank, voorzitter. We zaten met smart te wachten op de brief. Mevrouw Kröger refereerde er al aan. Ik moet zeggen dat de brief wel recht doet aan de beantwoording van de Minister, want er staat bijna niks in. De beantwoording van deze Minister was heel slecht onderbouwd, werd voorgelezen en verdiepende vragen kregen geen antwoord. We zouden een brief krijgen met de cijfers. Daarin staat dat het heel veel cijfers zijn. Maar zo ver waren we al. Dus wat mij betreft graag alle cijfers nasturen, zodat we ze zo snel mogelijk alsnog kunnen behandelen. Want dat het vandaag niet is gelukt, ligt volgens mij niet aan de Kamer.
Dan heb ik het gehad over de Lelylijn. In het spoorordeningsdebat heb ik al een motie ingediend waarin ik vroeg om een MIRT-verkenning inclusief MKBA. Die motie heb ik aangehouden omdat er nog geen zicht was op 75% financiering. Vandaar dat ik de volgende motie indien om daar wél toe te komen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het potentieonderzoek voor de Lelylijn is afgerond en kansen biedt voor versnelling en woningbouw;

overwegende dat financiering belangrijk is voor het realiseren van de Lelylijn;

verzoekt de regering in kaart te brengen welke mogelijkheden er zowel nationaal als Europees zijn om de financiering voor de Lelylijn rond te krijgen en de Kamer hierover voor de verkiezingen te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 29 (35 570-A).

De heer **Laçin** (SP):
Ik heb het ook gehad over Heerlen-Aken. De Staatssecretaris kent mijn inzet wat dat betreft. We konden elkaar ook al redelijk vinden, heb ik zo het idee. Daarom heb ik mede de motie van de heer Amhaouch ondertekend om er weer wat vaart achter te zetten.
Ik heb ook aandacht gevraagd voor de Maaslijn. De heer Moorlag zal straks met een motie komen waar mijn naam onder staat.
Ook heb ik een motie van de mevrouw Postma meeondertekend over de Ring Zuid Groningen, want ik vind echt dat Groningen zo snel mogelijk een passende oplossing verdient, dat de werkzaamheden daar door moeten gaan en dat vooral omwonenden niet langer dan nodig in de overlast moeten zitten.
Ik heb ook aandacht gevraagd voor de bruggen in Groningen. Daar heb ik wel zelf een motie over.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Minister voornemens is om de Paddepoelsterbrug en de Gerrit Krolbrug te vervangen met vaste en hogere varianten;

overwegende dat de bruggen daardoor minder toegankelijk zijn voor fietsers, voetgangers en mensen die minder mobiel zijn;

overwegende dat omwonenden, de Fietsersbond en verschillende organisaties zich hebben uitgesproken voor lagere en beweegbare bruggen;

overwegende dat het belang van fietsers en voetgangers evenredig moet worden meegenomen in besluitvorming;

overwegende dat veilige varianten voor lagere en beweegbare bruggen zijn uitgewerkt;

verzoekt de regering gehoor te geven aan de oproep van omwonenden en verschillende organisaties en de varianten voor lagere en beweegbare bruggen op te nemen als mogelijkheid voor verdere uitwerking,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Laçin, Schonis, Kröger, Van Esch en Moorlag.
Zij krijgt nr. 30 (35 570-A).
Daarmee komt u aan het eind? Of heeft u er nog een paar?

De heer **Laçin** (SP):
Ik heb toch nog even, voorzitter?

De **voorzitter**:
U heeft volgens mij in totaal vijf minuten en u zit nu op een kleine drie minuten.

De heer **Laçin** (SP):
Tot slot. Ik ga die vijf minuten niet volmaken. Ik heb vooral de Staatssecretaris ook gevraagd om goed te kijken naar woningbouw en het concept van bewegen en bouwen. Ik zie dat de Staatssecretaris volop aan de slag is met dat concept en ik hoop dat zij ons regelmatig daarover op de hoogte houdt, omdat de MIRT-verkenning met 75% toch weer losstaat van de woningbouw; maar we staan voor een hele grote opgave en dat moeten we gewoon integraal aanpakken.
Daar laat ik het bij, voorzitter. Dank.

De **voorzitter**:
U ook bedankt. Dan komen we bij de heer Schonis van D66.

De heer **Schonis** (D66):
Dank u, voorzitter. Goed voorbeeld doet goed volgen, meneer Van Aalst, dus ook ik heb deze keer geen moties. Maar ik heb wel een aantal opmerkingen. Natuurlijk eerst bedankt voor alle antwoorden. Dat compliment had ik al eerder gemaakt en zal ik hier dus overeind houden. Bij wat we vandaag bijvoorbeeld hebben gezien bij de A27 merk ik dat het soms toch wel verrekte lastig is om als Kamerlid je werk te doen; dat kan ik wel zeggen na hier nu ruim twee jaar te hebben vertoefd. Je zit hier namelijk niet alleen als volksvertegenwoordiger maar ook als controlerende instantie. Daarom vind ik het toch wel lastig om op een dag als vandaag te moeten horen: er komt wel een brief aan en ik heb alles goed uitgezocht qua stikstof. En dan krijg ik inderdaad vrij summiere antwoorden en een verwijzing naar het tracébesluit. Ik kan al die stukken downloaden en gaan lezen; daar heb ik het als Kamerlid dan mee te doen. Vervolgens krijgen we ook nog de mededeling: wat de financiële kaders betreft klopt het dat ik nog niet bij u ben geweest, maar er is een brief, er is een risicoreservering opgenomen, en op enig moment moet er dan worden afgerekend. Dat klopt formeel ongetwijfeld allemaal, maar het geeft natuurlijk wel een heel raar beeld, ook van hoe je je werk doet.
Ik wil aan de voorkant goede kaders kunnen stellen. Daarom ben ik blij dat we nu naar het Mobiliteitsfonds toegaan in plaats van dat we alleen een Infrafonds hebben. Want daarmee kunnen we hopelijk de volgende keer duidelijkere kaders meegeven aan de regering in de trant van: kijk niet alleen naar asfaltprojecten maar ook naar bijvoorbeeld de fiets. Ik ben heel blij met de antwoorden van de Staatssecretaris dat de fiets zo meteen volwaardig wordt meegenomen en dat ov zo dadelijk volledig wordt meegenomen. Maar dat kader hebben we nu nog niet, dus moeten we het doen met wat we hebben. Ik vind dat erg jammer, maar ik kan er op dit

moment heel weinig anders van maken dan mijn teleurstelling erover uit te spreken.
Ik heb een aantal moties meeondertekend, onder andere de motie van de heer Laçin over de bruggen in Groningen. Dat is ook zo'n duidelijke motie, die aansluit bij wat ik vanmiddag al aangaf. Je hebt gewoon een opgave in een stad en de buurt vraagt: neem onze ideeën serieus, nemen onze oplossing serieus. En dan zegt de Minister hier: ik heb de richtlijn voor vaarwegen, die vind ik veel belangrijker en daar ga ik voorlopig dus niet van afwijken. Tuurlijk, formeel heeft u die richtlijn wel, maar dat ontslaat u niet van de verplichting om te luisteren naar de buurt. Vandaar een heel eenvoudig verzoek: neem die bewoners serieus en neem zo'n oplossing nou aan de voorkant mee, zodat u dat later bij uw uiteindelijke besluit goed kunt afwegen en u kunt laten zien dat u alle belangen van de omwonenden gehoord heeft. Dat u daar uiteindelijk een andere keuze in maakt dan wat de omwonenden op dit moment zouden willen, is nu eenmaal wat besluitvorming en bestuurlijk handelen inhoudt. Maar dat ontslaat u niet van de verplichting om te luisteren.
Voorzitter. Misschien is dat wel de afsluitende boodschap van mij voor dit MIRT: stop nooit met luisteren. De Minister zegt: wij zijn met de projectorganisatie heel hard aan het nadenken middels participatieplannen, en de OV ombudsman heeft meegekeken. Dat is heel goed om te horen, maar dat is nog steeds niet echt wat ik bedoelde in de zin van hoe je dat dan verinnerlijkt hebt in de haarvaten van je organisatie en je omgevingsmanagement. Heb daar aandacht voor, blijf luisteren. Misschien is dat wel de afsluitende boodschap.
Voorzitter. Daar laat ik het bij. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dan is nu het woord aan de heer Moorlag van de PvdA.

De heer **Moorlag** (PvdA):
Dank u wel, voorzitter. Dank aan de bewindslieden voor de beantwoording. Ik vind het mooi om te zien dat de heer Amhaouch – hij is er op dit moment niet – met zo veel vuur een project bepleit dat van groot belang is voor Noord-Nederland. Ik heb vandaag gesproken over een project in Limburg en daarover wil ik de volgende motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het opwaarderen en elektrificeren van de Maaslijn een verbetering en versterking van het nationale spoornetwerk is;

overwegende dat de betrokken provincies maar liefst 75% van de dekking van de geraamde kosten voor dit rijksinfraproject hebben toegezegd;

verzoekt de regering het project binnen de scope en volgens plan in 2024 te doen realiseren en eventuele meerkosten niet op de betrokken provincies af te wentelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Moorlag, Laçin, Amhaouch en Stoffer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 31 (35 570-A).

De heer **Moorlag** (PvdA):
De motie is ook ingegeven doordat ik vind dat zaken die misgaan bij het onder controle houden van de planning maar ook van de budgettering van projecten niet op medeoverheden afgewenteld mogen worden, ook al staan ze daar strikt genomen niet geheel voor aan de lat. Dat zien we ook bij de ringweg in Groningen. Te goeder trouw is daar aangenomen dat alles binnen het budget zou kunnen. Ik vind dat de Minister en dat de regering die verantwoordelijkheid moet nemen. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering verantwoordelijkheid te nemen voor het niet binnen budget en planning realiseren van de Ring Zuid in Groningen, mede om te voorkomen dat regionale infraprojecten zoals de verdubbeling van de N33-Midden en de spoorlijn naar Stadskanaal gaan sneuvelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Moorlag. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 32 (35 570-A).

De heer **Moorlag** (PvdA):
Ik ben het niet oneens met de motie van mevrouw Postma, maar die roept op tot het aangaan van overleg. Volgens mij vindt er al overleg plaats. Waar het hier om gaat, is dat er ook gewoon verantwoordelijkheid wordt genomen.
Voorzitter. Ten slotte wil ik over twee onderwerpen nog een aantal opmerkingen maken. Ten eerste over die brug en hoe die moet gaan heten. Volgens mij ambieert de heer Dijkstra een carrière in het lokale bestuur. Ik zie hem nog wel terugkomen als gemeenteraadslid. Hij had het eerder over het parkeerbeleid in Utrecht en zoefde over de naamgeving van bruggen. Maar de Minister heeft zich hier beroepen op de richtlijn voor vaarwegen. Wij hebben ook een richtlijn voor autosnelwegen en die passen we ook niet altijd strikt toe. Als ik over de A44 vanaf Schiphol en langs Leiden rijd, dan stuit ik op enig moment op Wassenaar. Daar zie je gewoon dat de richtlijn voor autosnelwegen op dat stukje van Wassenaar naar Den Haag niet wordt toegepast, simpelweg omdat die weg door bebouwd gebied gaat, omdat daar andere functies zijn en omdat daar andere belangen zijn. Dan vind ik dat je hier – bij 50 schepen per dag, maar 15.000 fietsers per dag – niet al te recht in de leer moet zijn. Mijn oproep is dan ook om die alternatieven van de bewoners serieus te nemen, ook al vergt dat concessies aan de richtlijn vaarwegen.
Voorzitter. Helemaal tot slot, voor zover ik de tijd niet overschrijd, het project A27. Dat wekt toch wel een beetje de indruk dat het tracébesluit tussen de soep en de aardappels door nog even voor het eind van deze kabinetsperiode erdoor geduwd wordt. 250 miljoen aan meerkosten waar nog geen dekking voor is. Nou, het hele snellefietspadenplan van de Staatssecretaris zou daarmee gefinancierd kunnen worden! Ik heb vier projecten genoemd in Friesland. Die beslaan qua budget nog geen 10%

van die 250 miljoen. Ik vind dat zaken fatsoenlijk tegen elkaar afgewogen moeten worden. Dat er zomaar 250 miljoen wordt uitgetrokken ...
Niet alleen gaat het tussen de soep en de aardappels door, het is ook een project waar naar mijn smaak toch wel heel erg veel gaten tussen de kaas zitten, of heel erg weinig kaas tussen de gaten. Ik moet nog maar zien of dat stikstofverhaal de botsproef met de Raad van State overleeft. Ik maak mij wat zorgen als de Minister zegt: woningbouw heeft voorrang – zie de motie die eerder door mij is ingediend – en dan hoor ik de formulering «de woningbouwprojecten zijn in beeld». Daarbij gaat het om woningbouwprojecten in de wijde omgeving, tot in Gelderland aan toe!

De **voorzitter**:
En uw slotzin is?

De heer **Moorlag** (PvdA):
Mijn slotzin is: neem de adviezen van de commissie-Remkes meer ter harte en ga niet op pad met projecten waarvan je kunt vermoeden dat de kreukelzone van die projecten bij de Raad van State niet bestand is tegen de impact van de botsing.

De **voorzitter**:
Hartelijk dank. Dan komen we bij de Partij voor de Dieren, mevrouw Van Esch.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):
Dank, voorzitter. Ik zal eerst nog even ingaan op de brief die net verstuurd is. De eerste vraag is dit. Mijn vraag was of de bouwmethode met schermwanden veilig is. Dan is het antwoord: de technische uitvoerbaarheid van een bouwmethode is uitgebreid onderzocht. Ja, maar mijn vraag is of het veilig is. Ik vraag het nog een keer: kunt u 100% garanderen dat die schermwand die daar wordt gebouwd, veilig is? Veilig voor de omwonenden die daar wonen? Dat het technisch uitvoerbaar is, dat zal wel, maar dat was eigenlijk de vraag niet.
De tweede vraag betreft de natuurcompensatie. Er staat in de brief dat de schermwand past binnen het ruimtebeslag zoals eerder opgenomen in het OTB. Dan wil ik dus zeker weten dat die 3 meter brede schermwand die daar staat, niet tot extra bomenkap gaat leiden. Dan wil ik de 100%-garantie dat er geen extra bomen moeten worden gekapt voor de aanleg van die 3 meter brede schermwand. Dat lijkt hier het geval, maar just checking, zo gezegd.
Dan ga ik door naar de moties, want ik heb niet zo heel veel tijd en ik heb er een heleboel.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat het tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht getekend en gepubliceerd heeft;

constaterende dat het aannemelijk is dat het tracébesluit Ring Utrecht wederom niet houdbaar blijkt bij de rechter;

constaterende dat het kappen van eeuwenoude bomen een onomkeerbaar proces is;

van mening dat het kappen van bomen ten tijde van een klimaatcrisis uitermate onwenselijk is;

spreekt uit dat er voor de werkzaamheden rondom de A27/A12 geen enkele boom gekapt mag worden, ook niet voor voorbereidende werkzaamheden, in ieder geval totdat alle juridische bezwaren volledig zijn afgehandeld,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Esch, Kröger en Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 33 (35 570-A).
U heeft nog ruim een minuut.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):
Ik ga heel snel praten dan.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Commissie voor de m.e.r. in haar laatste advies nog meerdere tekortkomingen constateerde;

constaterende dat de Minister aangeeft dat de Commissie voor de m.e.r. niet opnieuw om advies gevraagd wordt;

constaterende dat de Commissie voor de m.e.r. als onafhankelijke partij de juistheid en volledigheid van milieueffectrapportages controleert,

verzoekt de regering het genomen tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht alsnog voor te leggen aan de Commissie voor de m.e.r.,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Esch, Kröger en Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 34 (35 570-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het aannemelijk is dat het tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht wederom niet houdbaar blijkt bij de rechter;

verzoekt de regering te onderzoeken hoe de 1,2 miljard euro die gereserveerd is voor dit project besteed kan worden aan infrastructuur die wel in

lijn is met de klimaatambities zoals investeringen in lokaal openbaar vervoer of snelle internationale treinverbindingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Esch, Kröger en Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 35 (35 570-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende de drukte in de natuur;

constaterende de rust op de (snel)weg;

van mening dat er meer natuur nodig is en minder asfalt;

verzoekt de regering in te zetten op het realiseren van meer natuur en minder asfalt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Esch, Kröger en Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 36 (35 570-A).
Gewoon helemaal keurig binnen de tijd ook. Wat een supersnelheid. Respect.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):
Ik had minder snel kunnen praten. Maar goed, oké.

De **voorzitter**:
Dan gaan we naar de laatste spreker in deze termijn en dat is de heer Stoffer van de SGP.

De heer **Stoffer** (SGP):
Voorzitter. Ik had drie moties, maar ik heb er nog maar één over. Ik begin met het danken van de Minister en de Staatssecretaris voor het beantwoorden van al mijn vragen. Ik heb geturfd.
Mooi dat we begin komend jaar de resultaten ten aanzien van het station bij Barneveld op de lijn Apeldoorn-Amersfoort naar de Kamer krijgen. Vandaar geen motie.
Ook mooi dat de Minister met Gorinchem in de slag gaat om te kijken of dat bedrijventerrein daar ontsloten kan worden, dus ook die motie komt niet.
Voor Hoevelaken was er genoeg toezegging, maar aan de andere kant denk ik dat het met alle commotie rond de A27 best goed is om als Kamer in elk geval de uitspraak te doen dat we snel willen beginnen bij Hoevelaken. Daarom de volgende motie.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de rapportage Rijkswegennet aangeeft dat de aanpak van knooppunt Hoevelaken pas in 2024 van start zal gaan;

overwegende dat het tracébesluit binnenkort genomen kan worden;

verzoekt de regering zo snel als mogelijk te beginnen met de daadwerkelijke aanpak van knooppunt Hoevelaken en hiertoe de noodzakelijke stappen te zetten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Stoffer, Remco Dijkstra en Postma. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 37 (35 570-A).
Er is ook nog een vraag over van mevrouw Kröger, maar misschien is het een punt van orde. Dat weet ik natuurlijk niet.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
In het geheel niet. Het is een vraag. Ik heb eigenlijk een vraag over de A27. De heer Stoffer zegt dat er een heleboel commotie over is. Dat voelt hij goed aan. Ik heb bij de begrotingsbehandeling aan de heer Stoffer gevraagd of we niet moeten zorgen voor echt zorgvuldigheid, waardoor we waarschijnlijk meer snelheid behouden. Dit project wordt op zijn vroegst in 2029 opgeleverd. Op dit moment rammelt het stikstofverhaal, dus heb je grote kans dat het teruggefloten wordt. Waarom dan niet wat meer zorgvuldigheid en een beter besluit, vraag ik nogmaals aan de heer Stoffer. Kijkt hij er anders naar nu hij het tracébesluit gezien heeft met een passende beoordeling, met het moeizame stikstofverhaal?

De heer **Stoffer** (SGP):
Nee. Ik ben altijd bereid om dingen te heroverwegen, maar ik heb hier geen ander inzicht in. Er is twaalf jaar op gestudeerd. De noodzaak is enorm, zowel voor de doorstroming als voor de verkeersveiligheid. Natuurlijk is het nu even anders in deze periode, maar ik sta daar echt niet anders in. Ik heb er alle vertrouwen in dat dit project goed uitgevoerd gaat worden. Dus ik zou zeggen: liever gisteren de schop ... Nou ja, dat was zondag, dus dat moeten we niet doen. Liever vanochtend dan de schop de grond dan morgen.

De **voorzitter**:
Een vervolgvraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
De heer Stoffer zegt nu: het is nu even anders. Ik refereer helemaal niet aan de coronacrisis, aan het verkeerseffect van thuiswerken. Ik refereer aan het stikstofverhaal. Volgens mij kijkt de SGP ook kritisch naar hoe we omgaan met de stikstofcrisis om te zorgen dat het niet disproportioneel bij boeren terechtkomt. Dat is natuurlijk precies wat we nu doen, op het moment dat we op deze manier stikstofdeposities compenseren.

De heer **Stoffer** (SGP):

Wij vinden als SGP dat je wat betreft stikstof bij de landbouw net moet doen als bij verkeer, dus afkappen op die 5 kilometer rondom waar het vandaan komt. Dus niet het verkeer à la de landbouw aanpakken, maar de landbouw à la verkeer. Ik denk dat dat de goede weg is en ik hoop dat de Kamer deze week die richting inslaat.

De **voorzitter**:
Hartelijk dank. Dan komen we daarmee aan het eind van deze termijn van de Kamer.

De heer **Stoffer** (SGP):
Nee, voorzitter. Ik had nog een laatste opmerking.

De **voorzitter**:
Dat mag natuurlijk.

De heer **Stoffer** (SGP):
Zeker. Er was een mooie motie van de heer Moorlag met betrekking tot de Maaslijn. Ik wou de nadruk daarvan onderstrepen. Natuurlijk heeft de Staatssecretaris er van alles over gezegd. Er kan in de regio van alles gebeurd zijn, maar het is rijksinfrastructuur in de regio. Dus ook vanuit het oosten wil ik dat project in het zuiden van harte ondersteunen. Dat wou ik toch maar even gezegd hebben.

De **voorzitter**:
Gezegd hebben of ook mee indienen? Ik heb begrepen dat de heer Ziengs de motie van Amhaouch mee gaat indienen.

De heer **Stoffer** (SGP):
Als dat mag van de heer Moorlag, doe ik dat graag.

De heer **Moorlag** (PvdA):
Zeker.

De heer **Stoffer** (SGP):
Dank voor de suggestie, voorzitter.

De **voorzitter**:
Prima. Dan doen we dat op die manier. Er worden dus twee moties aangepast. Ik geef het even door aan de griffier. Die noteert dat allemaal en dan komt dat helemaal goed. Ik schors deze vergadering tot acht uur, zodat de moties kunnen worden bekeken. Ze worden hier ieder moment binnengebracht.

De vergadering wordt van 19.43 uur tot 20.00 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Ik hervat de vergadering van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Ik gebruik mijn hamer eigenlijk nooit, maar het is toch wel een keer leuk. Hartelijk welkom terug aan de bewindspersonen en ik geef hen graag het woord voor het behandelen van de laatste vragen die zijn gesteld in de tweede termijn en het behandelen van de moties. De Minister krijgt als eerste het woord.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dank u wel, voorzitter. Het was inderdaad een ferme klap. Ik moet zeggen dat hij hier van dichtbij wel binnenkomt.
Ik dank de leden voor hun inbreng in de tweede termijn. Ik denk dat we een heel goed debat hebben gehad met elkaar. Ik zal inderdaad nog een paar vragen langslopen en dan de moties.

De term die mevrouw Postma gebruikte, de vergevingsgezinde berm, vind ik zelf ook wel een heel mooie, waar je echt een beeld bij hebt.
De heer Schonis zegt: blijft luisteren. Dat zal ik zeker doen, meneer Schonis. Om in de beeldspraak te blijven: dat is niet aan dovemansoren gericht. Dat zal ik altijd graag doen.
Mevrouw Van Esch had het nog over de schermwanden: is het dan ook veilig? Uiteraard, anders gaan we dat niet doen. We gaan niet met een onveilige oplossing aan de gang.
Zijn de aangepaste modelcijfers van het KiM meegenomen, vroeg mevrouw Kröger nog. Het tracébesluit is gebaseerd op het meest actuele model. Dat gaat uit van de meest actuele uitgangspunten. Dit NRM kijkt ook naar 2030, met een doorzicht naar 2040. Het KiM maakt een inschatting van de gevolgen van de pandemie voor de termijn tot 2025. Er is een inschatting gemaakt van de effecten van thuiswerken, die er dan waarschijnlijk zijn. Deze gegevens geven geen reden tot andere overwegingen, want de groei in het verkeer blijft doorgaan, zoals we u straks ook al zeiden.
Dan nog in de richting van de heer Schonis.

De **voorzitter**:
Voordat u dat doet, nog een paar interrupties. Ik zag mevrouw Van Esch als eerste en daarna mevrouw Kröger.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):
Ik mis nog het antwoord op de vraag over bomenkap, wat betreft die 3 meter brede schermwand. U zei net «hij is veilig», maar ik had ook nog gevraagd of er geen bomen voor specifiek deze schermwand worden gekapt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dat klopt. Het antwoord daarop kan ik nu niet zo snel produceren. Ik had u toch al toegezegd om alles wat ik in eerste termijn van onze kant, van de kant van het kabinet, had gezegd hierover nog even netjes overzichtelijk voor u op een rij te zetten. Ik stel voor dat we dit punt daar dan even bij meenemen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ik blijf die verschillende modellen die de Minister hanteert toch een beetje moeilijk vinden. Aan de ene kant is nu dit tracébesluit gebaseerd op een verkeersmodel tot en met 2040 waar de effecten van thuiswerken niet inzitten. Dan zegt de Minister «dat hebben we in het KiM-ding onderzocht», maar dat gaat maar tot 2025. Dus de langetermijneffecten van een à twee dagen thuiswerken – de Minister heeft daar zelf van gezegd: dat gaat er komen, daar zetten we op in, dat is een beleidsdoel – zitten dus niet in de verkeersmodellen die onder de A27 liggen. Klopt dat?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Daarvan heb ik al aangegeven dat dat in dit geval, omdat we weten dat de problemen zeker zo groot zijn, echt het verschil niet gaat maken. We zijn er dus echt van overtuigd dat dit sowieso moet gebeuren.

De **voorzitter**:
Een vervolgvraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ik vind het fijn dat de Minister overtuigd is, maar ik wil het ook heel graag zien. En als ik kijk naar die KiM-studie, zie ik dat dat een à twee dagen thuiswerken niet structureel in dat model zit. Bovendien gaat het maar tot 2025. De Minister heeft gezegd dat dat wel in de nieuwe NMCA komt. Kan

de Minister aangeven hoe met de een à twee dagen thuiswerken het verkeersbeeld voor de A27 eruitziet?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Nee. Wat ik aan mevrouw Kröger aangeef, is dat de problematiek sowieso dusdanig ernstig is dat de A27 nodig is. Voor nieuwe projecten, voor langere doorkijken, gaan we daar uiteraard mee aan de slag, maar dat gaat hier echt geen verschil maken.

De **voorzitter**:
Daarmee vervolgt de Minister haar betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik kom bij de vraag van de heer Schonis over de risicoreservering voor de A27. Nog een keer: als er een risico wordt geconstateerd, wordt na validatie – we moeten natuurlijk altijd eerst kijken of het klopt – een financiële reservering getroffen binnen de vrije investeringsruimte in het Infrastructuurfonds. Als het risico onvermijdelijk is, wordt het project-budget aangevuld met de hiervoor gereserveerde middelen uit die vrije investeringsruimte. Hierdoor is dus sprake van dekking van de tegenvaller en is er dus ook geen tekort voor een volgend kabinet. Dat is hoe de systematiek precies werkt.
Voorzitter. Nu kom ik bij de moties. De motie op stuk nr. 14 over de A12, het knooppunt Gouwe-Oudenrijn, kan ik oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:
Het oordeel op de motie op stuk nr. 14 is oordeel Kamer.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ook de motie op stuk nr. 15 krijgt oordeel Kamer.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 15: oordeel Kamer.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
De motie op stuk nr. 16 van de heer Dijkstra gaat over de naamgeving van bruggen. Ik moet daarbij aangeven dat ik best begrijp dat de heer Dijkstra hier goede bedoelingen mee heeft, maar dit is een bevoegdheid die echt bij de provincie maar vooral bij gemeenten ligt. Ik ga er dus niet over. Laat ik in alle bescheidenheid zeggen dat mijn bemoeienis met namen, gezien de Zeesluis IJmuiden, ook niet echt groot is.

(Hilariteit)

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Laat ik die hand in eigen boezem steken. Dan komt er waarschijnlijk weer gewoon een Paddepoelsterbrug uit. Daarmee moet ik de motie dus toch ontraden, maar dat is dus vooral omdat ik er niet over ga.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Dan doe ik de suggestie richting Groningen om daar een prijsvraag van te maken.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 16 krijgt ontraden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 17 over het Zuidasdok. Ik verzoek de heer Dijkstra om deze motie aan te houden, omdat de Staatssecretaris en

ik met de partners in Noord-Holland, de regio en Amsterdam hierover in overleg zijn.

De **voorzitter**:
Meneer Dijkstra, wat is daarop uw antwoord?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Dat wil ik even overwegen. Daar heb ik nog een paar dagen de tijd voor, maar wanneer krijgen we dan iets te horen? Want ik kan de motie aanhouden tot sint-juttemis, maar ik heb vorig jaar natuurlijk ook al een motie ingediend. Ik begrijp dat de onderhandelingen lopen. Ik begrijp ook dat het ingewikkeld is en dat de belangen groot zijn, maar horen we dit in april of zoiets, of later of eerder?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik kan er niet echt een maand aan plakken, maar ik hoop dat het nog in het voorjaar komt. Ik kijk ook even naar de Staatssecretaris. Het hangt ervan af hoe snel de kosten allemaal precies uitgehard zijn en hoe het overleg loopt, maar we streven ernaar om het nog in ... In ieder geval voor de zomer.

De **voorzitter**:
Is de motie op stuk nr. 17 daarmee aangehouden? Wat is anders het oordeel?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Anders wordt de motie ontraden, omdat ik haar echt prematuur vind.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Dat begrijp ik, maar ik laat de motie nog even staan. Ik kijk er dus nog even naar.

De **voorzitter**:
De motie wordt op dit moment niet aangehouden. Daarmee krijgt de motie op stuk nr. 17 ontraden. Dan komen we bij de motie op stuk nr. 18.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ja. Die motie gaat over het gebruiken van het model. SRM-2 is het model dat de effecten vanwege projecten het beste kan voorspellen. Die motie ontraad ik dus, met verwijzing naar het debat.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 18 krijgt het oordeel ontraden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ook de motie op stuk nr. 19 wil ik ontraden, want dit is gewoon een gevolg van het generieke stikstofbeleid van het kabinet. Ik heb u ook een brief gestuurd over de zeven MIRT-projecten. Dit spreekt over alle projecten. Ik ga niet over de woningbouwprojecten, om maar even iets te noemen. Over de commissie-Hordijk heb ik u ook al gezegd dat er nog onderzoeken lopen en dat er nog een brief naar de Kamer komt. Dat zijn dus vier redenen om hier ontraden op te geven.

De **voorzitter**:
Mevrouw Kröger. Ik geef de leden aan dat zij in deze ronde eigenlijk drie vragen hebben. In de vorige ronde waren het er twee, maar ik snap wel dat u een verheldering wil.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Oké. De commissie-Hordijk komt niet in de motie voor. Die reden om de motie te ontraden, kan ik dus alvast afstrepen. De motie komt voort uit het feit dat de Minister in dit debat heeft aangegeven dat de MIRT-projecten alleen met het SRM-2-deel van de SSRS worden gevoed. Nou is mijn vraag of dat alleen geldt voor de MIRT-projecten of ook voor alle andere projecten, bijvoorbeeld woningbouwprojecten, waar ook met SRM-2 wordt gerekend voor het verkeer. Want dan zou toch moeten gelden: gelijke monniken, gelijke kappen. Als iets SRM-2 gebruikt, dan gebruik je alleen het SRM-2-deel in SSRS. Klopt dat?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Daarom zeg ik in de richting van mevrouw Kröger ook precies dat ik niet over alle projecten ga maar alleen over de infrastructuurprojecten, dat het kabinet ook nog met een reactie op het advies van de commissie-Hordijk komt en dat het past binnen het generieke stikstofbeleid zoals we dat hebben afgesproken. Daarom blijf ik bij mijn oordeel om deze motie te ontraden.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 19 krijgt het oordeel ontraden. Dan gaan we naar de motie op stuk nr. 20.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ja. Helaas geldt dit ook voor de motie op stuk nr. 20, want die is overbodig, omdat we dat al doen.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 20 krijgt het oordeel ontraden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Met een verwijzing naar het debat zal het mevrouw Kröger niet verbazen dat ik ook ontraden geef op motie op stuk nr. 21.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 21 krijgt ontraden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
De motie op stuk nr. 22 van mevrouw Postma over de N-wegen geef ik oordeel Kamer.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 22: oordeel Kamer.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
De motie op stuk nr. 23 van mevrouw Postma over de problemen bij de realisatie van de zuidelijke ringweg Groningen vind ik acceptabel. Deze motie kan ik oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 23: oordeel Kamer.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dat geldt ook voor de motie op stuk nr. 24, die ziet op het in kaart brengen van de geluidsbelasting.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 24 krijgt oordeel Kamer.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan maak ik een sprongetje en kom ik bij de motie op stuk nr. 30 van de heer Laçin, die verzoekt om gehoor te geven aan de oproep van omwonenden inzake de bewonersvariant van de brug. Daar heb ik genoeg over gezegd. Die motie ontraad ik.

De **voorzitter**:
Het oordeel over de motie op stuk nr. 30 is: ontraden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 32 van de heer Moorlag over de Ring Zuid bij Groningen. De motie van mevrouw Postma vind ik acceptabel, maar deze motie vraagt eigenlijk echt om in het gat te springen. Dat omschrijft u als «verantwoordelijkheid nemen». Ik vind dat ik mijn verantwoordelijkheid neem door goed in gesprek te gaan. Ik kan de motie van mevrouw Postma dus wel steunen, maar dit vind ik echt te ver gaan.

De heer **Moorlag** (PvdA):
Dat is toch wel wat inconsistent, hoor. In de richting van mevrouw Kröger geeft u aan dat een motie overbodig is omdat u het al doet. Overleg voeren met de partijen die in de motie van mevrouw Postma staan, doet u ook al, maar die motie krijgt oordeel Kamer. Het nemen van verantwoordelijkheid is helemaal niet gekwantificeerd in geld. Ik vind echt oprecht dat de Minister hier een verantwoordelijkheid toekomt. Helemaal te goeder trouw zijn ramingen, risicobeoordelingen en dergelijke gemaakt. De provincie en ook de gemeente konden ervan uitgaan dat het allemaal in control zou zijn. Daar heeft de commissie-Hertogh al het nodige over gezegd. Het enige wat deze motie vraagt, is om verantwoordelijkheid te nemen. Dat wordt helemaal niet gekwantificeerd in getallen of iets dergelijks. Dan is het toch raar en a contrario als die motie wordt ontraden. Dan zegt de Minister namelijk: ik neem geen verantwoordelijkheid; ik ga wel in overleg, maar ik neem geen verantwoordelijkheid.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dat ligt wat mij betreft toch genuanceerd. De motie van mevrouw Postma verzoekt de regering speciaal in gesprek te gaan om te bezien hoe we uit de dreigende impasse kunnen komen. Dat vind ik acceptabel, maar uw motie verzoekt de regering om de verantwoordelijkheid te nemen voor het niet binnen budget en planning realiseren van de Ring Zuid. U spreekt daarin met geen woord over de verantwoordelijkheid van de andere partners. Dit wekt bij mij dus de suggestie dat wij hiervoor aan de lat staan. Dat is precies de reden waarom ik denk: ik wil prima de verantwoordelijkheid nemen voor dat deel waar wij ook over gaan en natuurlijk wil ik ook gerust open kijken naar de rol van RWS, maar ik vind niet dat de regering de verantwoordelijkheid van de regio hier moet gaan overnemen.

De heer **Moorlag** (PvdA):
Dat ben ik helemaal met de Minister eens. Het gaat mij er niet om dat de Minister exclusief verantwoordelijkheid neemt, maar het gaat mij er wel om dat er medeverantwoordelijkheid wordt genomen. In die zin wil ik de motie ook wel aanpassen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Als u met mevrouw Postma tot een gezamenlijke motie zou kunnen komen waarin u beiden de intentie kunt formuleren zoals die nu gewisseld wordt, dan zou ik daar positief over kunnen zijn. Maar nogmaals, ik vind niet dat wij als Rijk hier de verantwoordelijkheid naar ons toe moeten trekken. Ik wil gewoon in alle redelijkheid en openheid met de collega-bestuurders dat gesprek aangaan waar mevrouw Postma om vraagt.

De heer **Moorlag** (PvdA):
Het gaat mij er niet per se om dat de motie wordt aangenomen. Als de Minister zegt dat zij medeverantwoordelijk voelt zonder dat te kwantificeren, dan ben ik zelfs bereid om de motie in te trekken. Het gaat erom dat er medeverantwoordelijkheid wordt genomen, ook gelet op de impact verderop in de regio voor de andere projecten.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dan denk ik dat we eruit zijn, want natuurlijk zitten wij gewoon open aan tafel met de bestuurders in Groningen om te kijken wie logischerwijs waarvoor aan de lat zou kunnen staan. Nogmaals, ik las uw motie zo dat de regering de verantwoordelijkheid naar zich toe ging trekken, en dat was me echt te kort door de bocht. Maar als dat uw intentie niet is, dan zaten we toch dichter bij elkaar dan ik dacht.

De **voorzitter**:
Dan hebben we nu een toezegging genoteerd. Kan de motie dan worden ingetrokken?

De heer **Moorlag** (PvdA):
Ja, dan ben ik bereid om die in te trekken. Het gaat mij er niet om dat wij op een goudweegschaaltje de woorden gaan wegen, maar dat hier wordt gezegd dat die medeverantwoordelijkheid wordt gevoeld. Als wordt toegezegd om dat deel ook in het overleg te betrekken, dan trek ik de motie in.

De **voorzitter**:
Aangezien de motie-Moorlag (35 570-A, nr. 32) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik dank de heer Moorlag voor zijn constructieve opstelling.
De motie op stuk nr. 33 is een «spreekt uit»-motie, dus die is noch door de Staatssecretaris noch door mij te becommentariëren.
Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 34 van mevrouw Van Esch. Ik ontraad de motie, want ik heb de Commissie voor de m.e.r. al meerdere keren om advies gevraagd.
De motie op stuk nr. 35...

De **voorzitter**:
Voordat u verdergaat, er is mij als voorzitter expliciet gevraagd om voor de notulen de adviezen op alles even te herhalen. De motie op stuk nr. 34 heeft als oordeel: ontraden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dat geldt ook voor de motie op stuk nr. 35 van mevrouw Van Esch.

De **voorzitter**:
Het oordeel op de motie op stuk nr. 35: ontraden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
De motie op stuk nr. 36 wil ik ook ontraden, want het is niet óf meer natuur óf meer asfalt. Het gaat om de bereikbaarheid van Nederland. Dat is niet zo zwart-wit, dus ontraden.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 36 is ontraden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik kom bij de motie op stuk nr. 37 over een snelle aanpak van knooppunt Hoevelaken. Die motie kan ik oordeel Kamer geven, dus we sluiten weer positief af.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 37 krijgt oordeel Kamer. Dan gaan we terug naar de motie op stuk nr. 25, maar misschien krijgen we eerst nog vragen beantwoord door de Staatssecretaris en gaan we dan door naar de moties. Ik geef haar het woord.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Dank u wel, voorzitter. De motie op stuk nr. 25 van mevrouw Postma verzoekt de regering het breed beschikbaar maken van mobiliteitshubs te onderzoeken en met de provincie Gelderland naar een pilot te kijken. Als mevrouw Postma hiermee bedoelt dat de ideeën vanuit de provincie in het kader van het Toekomstbeeld ov verder worden uitgewerkt, dan kan ik de motie oordeel Kamer geven. Dan zullen we ook kijken naar de mogelijkheden voor een pilot. Ik kan niet nu meteen middelen toezeggen, want die zijn er niet. Maar we gaan wel daarnaar kijken en we zullen ook naar een pilot kijken. Wellicht is er bij een volgende MIRT-ronde bijvoorbeeld wel net iets meer ruimte om dat te doen, maar dan moeten we het in de tussentijd wel met elkaar hebben besproken en uitgewerkt. Als ik het zo mag lezen, laat ik het oordeel aan de Kamer.

Mevrouw **Postma** (CDA):
De motie mag zo geïnterpreteerd worden.

De **voorzitter**:
Dan krijgt de motie op stuk nr. 25 oordeel Kamer.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
In de motie op stuk nr. 26 vragen de heren Amhaouch en Laçin naar een keuzebesluit over de verbinding Heerlen-Aken in het voorjaar van 2021. De studie van ProRail wordt inderdaad dit voorjaar afgerond en we kijken naar verschillende varianten uit de brief. Ik rond dan ook de internationale marktverkenning af. Een keuzebesluit in het voorjaar van 2021 lijkt mij haalbaar, dus ik geef de motie oordeel Kamer.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 26 krijgt oordeel Kamer.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Voorzitter. Er zijn een aantal moties ingediend over de Lelylijn, over de snelle verbinding naar Noord-Nederland, die natuurlijk ook in mijn eigen Toekomstbeeld ov stond. Het lijkt me goed om een paar zaken op een rij te zetten, zodat u mijn oordeel over de verschillende moties goed kunt volgen. Laat ik beginnen met dat ik heel breed in de Kamer steun proef voor het verbeteren van de verbinding tussen de Randstad en het noorden. Dat deel ik, maar we weten ook allemaal dat dat niet van vandaag op morgen geregeld is. Het is goed om dat in alle eerlijkheid met elkaar te zeggen. Maar ik wil graag in de geest van de ingediende moties handelen. Ik heb in mijn beantwoording uitgelegd dat ik met de regio heb afgesproken om aan ProRail te vragen om nadere mogelijkheden voor versnelling en robuustheidsmaatregelen in kaart te brengen. Voor de verdere verbetering op langere termijn is nu een integraal onderzoek afgesproken, waarbij inderdaad ook echt gekeken wordt naar de ruimtelijke economische ontwikkeling. Wonen, werken, recreatie en ov-bereikbaarheid moeten in verband met elkaar worden bekeken. Dat heb ik ook heel duidelijk gehoord bij de Kamer, bijvoorbeeld in de motie van de heer Amhaouch. Er moeten wel een paar praktische kantteke-

ningen bij benoemd worden. We lopen, mede overigens op verzoek van de regio, nog niet vooruit op of het de Lelylijn wordt of een andere verbinding. De regio heeft mij expliciet verzocht om in die zin niet op één paard te wedden, maar meerdere opties uit te werken. Dat doen we ook. Zoals in de eerste termijn aangegeven, zijn de uitkomsten er niet al in februari. Dat had mevrouw Van der Graaf gevraagd, maar dan zijn ze nog niet gereed. Maar in mei, zoals de heer Amhaouch vraagt, zouden we die informatie moeten hebben – op z'n vroegst weliswaar, maar laten we hopen dat we het dan hebben. Dat is een beetje de rode draad door de beoordeling van de moties.
Dan kom ik tot de moties. Mevrouw Van der Graaf wilde haar motie alsnog in stemming brengen. Ik laat het oordeel aan de Kamer. Ik heb al gezegd dat februari 2021 me niet haalbaar lijkt. Het was een aangehouden motie van mevrouw Van der Graaf en de heer Ziengs die was ingediend bij het notaoverleg Openbaar vervoer, ov-chipkaart en taxi. Ik had begrepen dat zij die opnieuw in stemming wilde brengen. Dan weet u in ieder geval wat mijn oordeel over die motie is.

De **voorzitter**:
Zou de Staatssecretaris daar een nummer bij willen noemen voor de Handelingen, zodat wij dat weten?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Dat wil ik graag doen, maar ik heb het hier niet. We zoeken het even voor u op, zodat de griffier dat kan noteren.

De **voorzitter**:
Hartelijk dank.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Voorzitter. Dan is er een motie ingediend die eigenlijk vraagt naar een integraal plan voor het Noorden: kijk nou echt naar woningbouw, werken, recreëren en bereikbaarheid gezamenlijk. Als ik de motie zo mag lezen dat «Deltaplan» ook kan worden gezien als dat adaptieve ontwikkelpad naar dat integrale plan – gebiedsagenda wordt het ook wel genoemd – dan kan ze oordeel Kamer krijgen. We kijken naar verschillende mogelijkheden voor de lange termijn. Het is wel eerlijk om te zeggen dat er op dit moment nog geen zicht is op de financiering. Dat is ook echt richting een volgend kabinet: eerst aan de verkiezingsprogramma's, dan aan de kiezer en aan de formatie. Zoals ik net al aangaf, kijken we inderdaad naar meerdere opties. De hoofdcontouren daarvan schetsen rond 1 mei, dat gaan we proberen.

De **voorzitter**:
Kan de heer Amhaouch zich vinden in deze toelichting zoals die wordt gegeven door de Staatssecretaris?

De heer **Amhaouch** (CDA):
Ja. Het gaat over de hoofdcontouren: dat wij inderdaad inzichtelijk hebben wat we mee kunnen nemen naar een volgende periode. We gaan dit niet vandaag oplossen, maar er moet wel perspectief zijn op de toekomst op de langere termijn.

De **voorzitter**:
Daarmee krijgt de motie op stuk nr. 27 oordeel Kamer.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Het zullen ook hoofdcontouren moeten zijn, want er worden ook nog twee andere departementen bij betrokken. Dat vraagt altijd wat tijd, maar we gaan ermee aan de slag.

Dan het haalbaarheidsonderzoek ICE-station Hengelo. Als ik de motie zo mag interpreteren dat ik een mogelijke ICE-stop meeneem in de uitwerking van de snellere verbinding naar Berlijn, dan kan ik de motie oordeel Kamer geven. Het was een motie van de heer Ziengs op stuk nr. 28.

De **voorzitter**:
Een motie van de heren Amhaouch en Ziengs. Meneer Amhaouch, kan die zo worden geïnterpreteerd?

De heer **Amhaouch** (CDA):
Ja.

De **voorzitter**:
Dan krijgt de motie op stuk nr. 28 oordeel Kamer.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Voorzitter. Dat was allemaal het goede nieuws. Dan kom ik nu bij twee moties die ik moet ontraden.
Ik begin met de motie op stuk nr. 29 van de heer Laçin, die vraagt om de financiële mogelijkheden in kaart te brengen en de Kamer hierover voor de verkiezingen te informeren. Ik heb net gezegd wat op dit moment de stand van zaken is met betrekking tot de financieringsmogelijkheden. Ik zie niet echt veel mogelijkheden om iets anders in kaart te brengen. Bovendien zijn de plannen ook nog niet duidelijk. Als je gedetailleerder te werk wil gaan, zal je die duidelijkheid moeten hebben. Ik ontraad de motie, maar zeg tegen de heer Laçin dat als er plannen gemaakt worden, er natuurlijk ook altijd gekeken moet worden naar hoe je die dan gaat betalen. Alleen heb ik daar voor de verkiezingen nog niet erg veel over te zeggen.

De heer **Laçin** (SP):
Deze motie vraagt om ook Europees te kijken wat er mogelijk is qua financiering. Ik begrijp dit antwoord niet zo heel goed. Is het moeilijk om in drie maanden in kaart te brengen wat er Europees mogelijk is?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Als de heer Laçin alleen op zoek is naar een overzicht van Europese financieringsbronnen waar mogelijk infrastructuurprojecten uit gefinancierd kunnen worden, dan kan ik wel zo'n overzicht maken. Dat vind ik geen probleem. Maar hier wordt gezegd: de financiering voor de Lelylijn rond te krijgen. Dat is echt een hele andere oproep. Als de heer Laçin het iets anders formuleert en een overzicht vraagt van welke Europese middelen er zijn die mogelijk voor infrastructuur kunnen worden ingezet, ook in Nederland, dan kan ik daar natuurlijk een overzicht van maken.

De heer **Laçin** (SP):
Ik zal mijn best doen, maar het is natuurlijk wel bedoeld voor de Lelylijn. Op welke Europese fondsen of geldstromen kunnen we een beroep doen om de Lelylijn voor elkaar te krijgen? Dat is de vraag. Volgens mij heb ik het ook zo gebracht in het debat.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Ja, maar we moeten oppassen. Ik heb net aangegeven dat we op verzoek van de regio meerdere varianten onderzoeken. Ik snap dat de heer Laçin niet op zoek is naar financiële mogelijkheden om, weet ik veel, spoorgoederenvervoer te financieren. Dat is niet waar hij naar op zoek is. Hij is op zoek naar personenvervoer en middelen die daarvoor interessant zouden kunnen zijn. Dan moet de heer Laçin de motie wel even aanpassen. Zoals de motie nu is, kan ik haar niet omarmen.

De heer **Laçin** (SP):
Ik schrijf mee.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
U schrijft mee. «Verzoekt de regering een overzicht te geven van de mogelijkheden die er Europees zijn om personenvervoer te financieren en de Kamer hierover voor de verkiezingen te informeren». Dat lukt me wel.

De heer **Laçin** (SP):
Ik ga de motie wijzigen.

De **voorzitter**:
Dan wordt de motie op stuk nr. 29 zo gewijzigd zoals net is uitgesproken door de Staatssecretaris, met akkoord van de heer Laçin.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Misschien kan ik bij de heer Moorlag een beroep doen op hetzelfde begrip, en ook misschien wel met dezelfde bewoordingen als waarmee hij er net uit is gekomen met de Minister als het gaat over Groningen. Het is echt niet zo dat ik mij niet verantwoordelijk voel voor het realiseren van de Maaslijn, maar de motie zoals die er nu ligt, is ongedekt en loopt op een aantal stappen vooruit. Ik ga echt met de regio goed in gesprek. Ik voel ook de verantwoordelijkheid voor het realiseren van die lijn. We weten allemaal hoe belangrijk het is. We zullen echt proberen om binnen de termijn die daarvoor staat, de zaken te realiseren. Maar deze motie loopt op een aantal punten echt vooruit en is daarmee ongedekt. Daarom moet ik haar ontraden. Daarmee onttrek ik me niet aan een gevoel van verantwoordelijk om de lijn op een goede manier te realiseren en daarover goed met de regio te spreken.

De **voorzitter**:
Dit gaat over de motie op stuk nr. 31. Niet iedereen had dat meegekregen. Dat is een motie van de heren Moorlag, Laçin, Amhaouch en Stoffer. De vraag is of de heer Moorlag met die uitleg nog wat kan.

De heer **Moorlag** (PvdA):
Op welke termijn vindt dat overleg plaats? Vindt dat spoedig plaats? Want de temperatuur is al behoorlijk opgelopen. Het zou mij wel helpen als er een indicatie kan worden gegeven van wanneer er overleg kan plaatsvinden of er een uitkomst te melden is.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Er hebben al overleggen plaatsgevonden. We hebben overigens ook in de aanloop, in het Bestuurlijk Overleg MIRT, wat de basis was voor de brief aan de Kamer, er nog over gesproken. Daarom is er ook een zinnetje komen te staan van: Rijk en regio werken samen verder aan deze lijn. Dat volgen we natuurlijk ook weer op. Ik kan eventjes naar achteren kijken om te horen wanneer wij de volgende gesprekken hebben gepland. Ik wil ook die cijfers helder hebben. Hier moet ook een oplossing voor komen. We zetten dus absoluut energie achter die gesprekken. Volgend voorjaar kunnen we daar wat over melden? Dat zou moeten lukken. Ik hoop dat dat de heer Moorlag een beeld geeft.

De heer **Moorlag** (PvdA):
Wat mij betreft zou dat gewoon eerder moeten zijn. Ik dacht dat 12 februari de laatste dag is dat de Kamer bijeen is. Naar mijn smaak zou het gewoon sneller moeten. Verder zal ik met de mede-indieners overleg moeten plegen. Maar de Staatssecretaris moet er wel van doordrongen zijn dat deze motie in principe gewoon brede steun mag genieten. Dat zou

er toch wel toe moeten leiden dat er a urgentie is en b bereidheid om te bewegen en om snel aan de Kamer terug te koppelen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Die urgentie voel ik. Ik zie ook de steun in de Kamer. Maar de motie zoals die nu is, is én ongedekt én gaat dwars door een bestuursakkoord heen waar ook de provincies zelf hun handtekening onder hebben gezet. Ik ben in alle opzichten bereid om echt met elkaar te spreken over hoe we dit op een nette manier oplossen, met redelijkheid en billijkheid. Dat zijn de eigen woorden van de heer Moorlag. Daar sluit ik me heel graag bij aan. Maar deze motie, zoals die er nu ligt, is ongedekt. Dan moet ik haar ontraden. Maar nogmaals, ik voel mij medeverantwoordelijk voor het goed realiseren van deze lijn. Ik ben ook best bereid om te kijken of we begin volgend jaar nog een soort tussenstand kunnen geven van waar we staan. Maar nogmaals, we moeten ook de hardheid van de cijfers wel hebben om ook concrete afspraken met elkaar te kunnen maken.

De heer **Moorlag** (PvdA):
Ik houd de motie op dit moment nog niet aan. Ik ga in overleg met de mede-indieners.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 31 is op dit moment ontraden. Mogelijk wordt die nog aangehouden. Daar komt de heer Moorlag dan op terug, of niet. Daarmee komen we aan het eind van de waarderingen van de moties. Ik kijk even naar de griffier. Zij is nog druk de laatste toezeggingen aan het opschrijven. Voordat we gaan afronden, gaan we nog even door de toezeggingen heen. Als ik nog even de aandacht mag? Het zijn uw toezeggingen. Het is aan uw Kamer. Dus het is helemaal aan u.

- De spelregels behorend bij het Mobiliteitsfonds worden voor de zomer van 2021 naar de Kamer gestuurd.
- De Minister komt in het voorjaar van 2021 terug op de uitvoering van de moties over de Westerscheldetunnel in Zeeland. Dit is een toezegging aan het lid Postma.
- De Staatssecretaris start begin 2021 de ontwikkelagenda die voortkomt uit het Toekomstbeeld OV naar de Kamer.
- De Minister stuurt begin 2021 een brief naar de Kamer over de oeververbinding over het IJ in Amsterdam.
- De Minister zal schriftelijk aan de Kamer toelichting geven op de natuurcompensatie voor de schermwand en de hoeveelheid gekapte bomen bij de verbreding van de A27. Dit is een toezegging aan het lid Van Esch.
- De Minister zal een grove inschatting van de kosten maken van beheer en onderhoud van de Scharsterrijnbrug en deze afzetten tegen de kosten van de aanleg van een aquaduct.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Het aquaduct versus beheer en onderhoud even grofweg in kaart brengen.
Overigens net, bij de toezegging aan mevrouw Van Esch, had ik de Kamer nog gezegd om mijn inbreng in eerste termijn ten aanzien van A27 nog op schrift te zetten in dezelfde brief, zodat de Kamerleden dat ook nog eens rustig kunnen nalezen.

De **voorzitter**:
Ja, dat is een toezegging aan mevrouw Postma.
Dan zijn we daarmee aan het eind van de toezeggingen. Ik dank de Minister, de Staatssecretaris en alle mensen die hen hier in het gebouw maar ook elders hebben ondersteund. Ik dank de leden voor hun inbreng. Ik sluit de vergadering. Het is 20.30 uur. Dat is een halfuur eerder dan

gepland. Ik wens iedereen nog een gezegende avond en een veilige reis naar huis. Dank u wel allemaal.

Sluiting 20.32 uur.