

Vergaderjaar 2021–2022

35 925 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2022

Nr. 81

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 11 augustus 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 30 juni 2022 overleg gevoerd met de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 mei 2022 inzake acute maatregelen in verband met constructieve veiligheid viaduct A16 Rotterdam (Kamerstuk 35 925 A, nr. 71);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 mei 2022 inzake drone-inspecties vuurtoren Kijkduin (Kamerstuk 35 925 XII, nr. 101);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 april 2022 inzake eerste deelproject Openbaar Vervoer Terminal 1 (Kamerstuk 32 668, nr. 19);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 mei 2022 inzake tweede halfjaarlijkse rapportage 2021 Zuidasdok (Kamerstuk 32 668, nr. 20);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 mei 2022 inzake uitkomsten bestuurlijk overleg Kornwerderzand 12 april 2022 (Kamerstuk 35 925 A, nr. 72);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 mei 2022 inzake rapport Doorlichting Rijkswaterstaat (Kamerstuk 25 268, nr. 206);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 juni 2022 inzake transitie «Op weg naar een vitale infrasector», voortgang 2021 (Kamerstuk 29 385, nr. 114);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 juni 2022 inzake uitkomsten van de bestuurlijk overleggen Leefomgeving in relatie tot het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (het MIRT) (Kamerstuk 35 925 A, nr. 76);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 juni 2022 inzake evaluatie sluiting Ketheltunnel (Kamerstuk 29 296, nr. 44);**

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 juni 2022 inzake MIRT-project Zuidelijke Ring Groningen (Kamerstuk 35 925 A, nr. 77);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 juni 2022 inzake beantwoording vragen commissie over het rapport Doorlichting Rijkswaterstaat (Kamerstuk 25 268, nr. 206) (Kamerstuk 25 268, nr. 210);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 juli 2022 inzake update maatregelen in verband met constructieve veiligheid viaduct A16 Rotterdam (Kamerstuk 35 925 A, nr. 78).**

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

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Tjeerd de Groot
Griffier: Koerselman

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

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

Aanvang 13.59 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag. Ik open deze vergadering, waarin we het gaan hebben over het onderwerp MIRT, het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Ik heet de bewindspersonen, de collega's en de mensen op de publieke tribune welkom. Fijn dat er ook weer mensen fysiek aanwezig kunnen zijn om mee te luisteren, net als de mensen thuis. Mevrouw Van Ginneken van D66 heeft verzocht om als eerste het woord te mogen voeren, omdat zij daarna naar een ander debat moet gaan. Ik zie dat de collega's daarmee akkoord zijn. Er is een spreektijd van zeven minuten afgesproken. Gelet op het aantal aanwezigen zou ik zeggen: houd u in qua interrupties, maar laten we even kijken of het aantal vrijgelaten kan worden. Eens kijken of u dat kunt handelen. Dat hangt natuurlijk ook af van de bewindspersonen, die ik verzoek om in hun beantwoording ook kort en puntig te zijn. Mevrouw Van Ginneken, het woord is aan u.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Dank, voorzitter. Dank aan de collega's, die mij de gelegenheid geven om even eerst te gaan. Ik sta op dit moment ook in een plenair debat dat ik zelf heb aangevraagd. Daar kan ik niet te lang afwezig zijn. Helaas kan ik de reactie van de bewindspersonen op mijn vragen dus ook niet hier ter plekke aanhoren. Ik ga natuurlijk terugkijken en ik hoop op mooie toezeggingen, zodat ik niet met moties en dergelijke in de weer hoef. Voorzitter. Mobiliteit is erg belangrijk voor onze kansengelijkheid. Het is een middel om je droombaan, huis of school bereikbaar en dichtbij te houden. Op die manier investeren in mobiliteit is een politieke keuze. Ik vind daarom dat het in onze debatten vaker moet gaan over die strategische mobiliteitskeuzes in ons land en minder over de door mij vaak benoemde N348-en-een-half. We moeten niet soebatten over een afrit hier of daar, maar debatteren over oplossingen die ons vervoerssysteem klaarmaken voor 2030 en 2050, en over belangrijke mobiliteitshubs als Eindhoven en het Zuidasdok, die bijdragen aan de schone economie van de toekomst. We moeten het hebben over vraagstukken als: is en blijft de auto het meest geschikt voor dunbevolkt gebied, en hoe geven we daar het openbaar vervoer vorm voor mensen die geen auto willen of zich die niet kunnen veroorloven? Hoe mijden en spreiden we ons verkeer in ons drukke en steeds drukker wordende land om onze bestaande infrastructuur efficiënter te gebruiken? Is het wel zinvol om altijd dure infrastructuur aan te leggen om uitsluitend mobiliteitspieken in de ochtend- en avondspits op te vangen? Op welke plekken is er ruimte om Nederlanders meer aan het wandelen en fietsen te krijgen om onze wegen, bussen en trams te ontlasten? Wat zijn onze belangrijkste verkeersknooppunten en -hubs? Zijn ze dat ook in 2040 en 2050, en welke investeringen vraagt dat? Ik krijg graag een reflectie van onze bewindspersonen. Hoe kijken zij aan tegen dit soort vragen, en hoe kunnen we het MIRT en het debat daarover integraler en strategischer inrichten? In de commissie werken we hier ook aan. We komen ook snel met een voorstel. Vooruitlopend daarop: kunnen de bewindspersonen toezeggen om in kaart te brengen hoe in de landen en gebieden om ons heen, maar ook

verder weg, in gebieden met vergelijkbare bevolkingsdichtheid, wordt omgegaan met strategische vraagstukken rond mobiliteit?

Voorzitter. In het verlengde hiervan heb ik eerder een punt gemaakt van de dominantie van reistijdwaardering in onze modellen en MKBA's. Inmiddels zijn er een hoop nieuwe puzzelstukjes op tafel gekomen die relevant zijn voor de herijking van de MKBA-leidraad waar het ministerie aan werkt, zoals het onderzoek van onderzoeksbureau CE Delft in opdracht van Natuur & Milieu. Dat onderzoek laat zien dat we kritischer moeten zijn op meer asfalt en reistijdwinst, gezien de negatieve gevolgen voor milieu en klimaat. Ik krijg graag de toezegging van een kabinetsappreciatie van dit onderzoek voor het volgende MIRT-debat, en dat dit onderzoek wordt betrokken bij de MKBA-herijking en de uitwerking van de KiM-aanbevelingen naar aanleiding van de motie van D66 en GroenLinks van een aantal maanden geleden. Een ander puzzelstukje is de bredewelvaartaanvulling op de MKBA-leidraad van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving van begin deze maand. Mijn vraag is: wordt deze ook betrokken bij de herijking van de MKBA-leidraad?

Voorzitter. In het afwegingskader voor de 7,5 miljard is als indicator opgenomen dat een investering moet bijdragen aan de opgave uit de Integrale Mobiliteitsanalyse. Deze IMA is beleidsarm en neemt niet de effecten mee van bijvoorbeeld betalen naar gebruik, een vrachtwagenheffing en structureel meer thuiswerken, terwijl die zaken juist wel impact hebben op de vraag naar mobiliteit. Kunnen de bewindspersonen toezeggen deze indicator zo aan te passen dat die rekening houdt met die aangepaste vraag?

Voorzitter. Ik sprak vorige week met experts op het gebied van de Participatieve Waarde Evaluatie oftewel PWE. Dat zie ik ook als een nieuw puzzelstukje. In een PWE wordt gekeken naar wat een burger zou doen, in plaats van wat een consument wil. Dat leidt tot andere keuzes, waarmee bredewelvaartseffecten beter tot hun recht komen. De PWE helpt bij het in kaart brengen van de economische waardering en is daarmee een mooie aanvulling op de MKBA. Daarom is mijn vraag: kunnen de bewindspersonen toezeggen voor het volgende MIRT-debat een brief te sturen over de mogelijkheden om PWE toe te passen in ons mobiliteitsbeleid, met suggesties voor concrete pilots?

Voorzitter. Dan de fiets. Laat ik beginnen met een compliment aan de Staatssecretaris. Een fors deel van de recent bekendgemaakte versnelingsafspraken draagt bij aan het gebruik van de fiets. Daar ben ik heel blij mee. Tegelijkertijd ben ik niet tevreden over de uitvoering van mijn motie om de fiets een volwaardige plek in het MIRT te geven. Twee weken terug ging het in een aflevering van Tegenlicht over het mooie Houten, waar de fiets het startpunt van wonen en bewegen is, een startpunt dus en geen sluitpost. Zo wil ik de fiets ook in het MIRT zien: geen verbreding hier of een bruggetje daar, maar de fiets als het vertrekpunt van slim mobiliteitsbeleid. Ik krijg graag de toezegging van Staatssecretaris dat zij volwaardige uitvoering geeft aan mijn aangenomen motie, en voor het najaar lagere drempelbedragen invoert voor de fiets in het MIRT, zoals ook de provincies vragen. Een gemiddeld fietsproject voldoet namelijk niet snel aan de huidige grenzen van 112 en 225 miljoen euro. Daarnaast heb ik nog een vraag over de regeling specifieke uitkering snelfietsroutes. Dat is een mooie regeling, maar die loopt eind dit jaar af. Hoe gaat hier opvolging aan gegeven worden?

Voorzitter. Dan nog een paar overige vragen. Kunnen de bewindspersonen zeggen in hoeverre hoogwaardige ov-verbindingen, zoals de IJmeerverbinding, nog deel uitmaken van het Amsterdam Bay Area-onderzoek, waarin ik vooral lees over autowegen?

Dan nog een vraag over de beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer. Kan de Staatssecretaris toezeggen in gesprek met decentrale overheden, vervoerders en vervoersautoriteiten toe te werken

naar een uniform prognosemodel voor het openbaar vervoer, omdat er nu veel discussie over is welke cijfers nu kloppen?

Dan nog een vraag over Brainport Eindhoven. Ik krijg graag een reactie van de bewindspersonen op het recente bericht in het NRC dat deze regio forse investeringen nodig heeft om een belangrijke rol te kunnen blijven spelen in de economie van morgen.

Voorzitter, tot slot. Mobiliteit is erg belangrijk voor onze kansengelijkheid, zei ik al. Dat vraagt om een strategisch debat. Ik hoop dat ik daar met mijn inbreng een bijdrage aan heb geleverd. Het spijt mij zeer dat ik mij nu weer naar de plenaire zaal moet spoeden om daar het vervolg van het hoofdlijnen debat digitale zaken bij te wonen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Wacht u nog even met de zaal verlaten, want de heer Stoffer heeft een vraag aan u.

De heer Stoffer (SGP):

Ik heb eerst een compliment, en dan een vraag. Dit was een mooie bijdrage. Van heel veel zaken dacht ik: daar kunnen we elkaar goed in vinden. Ik sloeg even aan op het begin. Toen werd vanuit D66 gezegd: over die afritten – een afritje hier, een afritje daar, dicht of open – moeten we niet met elkaar praten. Daar ben ik het op zich mee eens. Toen werd er iets gezegd over het Zuidasdok en nog een groot spoorproject, geloof ik. Daarna kwamen de fiets en het ov nog een keer aan de orde. Maar mijn vraag is: we moeten het hier toch ook wel hebben over bijvoorbeeld de Rijnbrug Rhenen, knooppunt Hoevelaken, de Ring Utrecht, intercitystation Barneveld en dat soort dingen? Ik krijg dus graag even een verduidelijking of we het wel ook over dat soort zaken moeten hebben met elkaar.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Dat is een goede vraag. Dank ook voor de complimenten. Natuurlijk is knooppunt Hoevelaken een belangrijk scharnierpunt voor autoverkeer in ons land. Als dat een groot knelpunt is, dan heeft dat ook impact op een hele grote regio en is het geen lokaal vraagstuk. Dat heb ik bedoeld te zeggen met het beeld van de afrit. Dat is dan zeker ook iets wat hier besproken zou mogen worden. En natuurlijk staat het elke collega vrij om hier in te brengen en te bespreken wat hij wil. Maar mijn ambitie en inzet is om het vooral over de strategische keuzes achter een knooppunt, een afrit of een intercitystation te hebben.

De voorzitter:

De heer Stoffer nog.

De heer Stoffer (SGP):

Ik ben geheel tevreden. Dat was een goed antwoord, dus ik heb eigenlijk niet eens een vervolgvraag. Ik wens mevrouw Van Ginneken zo dadelijk een goed debat in de volgende zaal.

De voorzitter:

Dat is heel vriendelijk. Dan is er een vraag van de heer Madlener van de PVV.

De heer Madlener (PVV):

Ik weet dat D66 een groot voorstander is van collectief vervoer. Ze zien het liefst iedereen in de bus en de trein. Dat vindt D66 een heerlijk vooruitzicht. Nu wordt er gepleit voor meer geld voor de beschikbaarheidsvergoeding voor het streekvervoer. Ik snap dat, want die bussen rijden leeg. Maar ik vraag me iets af. Het kan toch niet zo zijn dat wij hier lege bussen gaan zitten promoten? Zou er dus niet de voorwaarde aan gesteld mogen

worden dat daar ook meer mensen in komen? Zeg dan bijvoorbeeld: we gaan meer geld betalen, maar dan willen we bijvoorbeeld wel gratis vervoer voor jongeren of ouderen. Laten we dat dan eraan koppelen, want met lege bussen rijden lijkt me voor niemand goed, behalve misschien de buschauffeur.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Zoals de PVV weet, is D66 zeker voorstander van betaalbaarder openbaar vervoer. Ik zou ook graag zien dat er meer mensen in de bussen gaan zitten, maar we zien helaas dat regionale openbaarvervoeraanbieders met het perspectief dat er nu is toch echt moeite krijgen om lijnen open te houden. Wat we echt niet moeten laten gebeuren, is dat het openbaar vervoer verschaalt. Dan kom je namelijk terecht in een kettingreactie, waardoor mensen vanwege verschralend aanbod nog minder gebruik gaan maken van het ov en misschien nog meer gebruik gaan maken van de auto. Dat zou ik toch echt zonde vinden. Vanuit allerlei duurzaamheids- en leefbaarheidsambities die wij hebben, begint mobiliteit wat mij betreft met een goede infrastructuur voor openbaar vervoer, zodat mensen ook kunnen kiezen voor duurzame opties, zeker ook de mensen die geen gelegenheid hebben om eigenaar te zijn van een auto. Dat is niet goedkoop, en zij moeten zich ook kunnen verplaatsen.

De heer **Madlener** (PVV):

Dat is een beetje de keynesiaanse gedachte: ieder aanbod schept zijn eigen vraag. Maar hier is het juist zo dat er wel aanbod is, maar geen vraag. Ik zie het zelf ook. Als ik in mijn jeugd naar school ging met de bus, dan zat die helemaal vol en moest je staan. Ik zie nu alleen maar lege of grotendeels lege bussen rijden. Dat wordt ook bevestigd in cijfers. Mensen nemen minder de bus, om allerlei redenen. Corona-angst is daar natuurlijk een grote van. Comfort en veiligheid is natuurlijk altijd een issue, maar ook de prijs. In communistisch China is het openbaar vervoer natuurlijk goedkoper, maar daardoor ook drukker en voller. Wij hebben het hier best duur gemaakt. Een treinkaartje of een buskaartje is duur. En lege bussen rijden is toch geen ... Ik herhaal dus mijn vraag. Mevrouw Van Ginneken zegt: laten we die lege bussen sponsoren. Maar die bussen moeten vol. Het is toch zonde om met lege bussen te rijden? Hoe gaan die bussen vol worden? En is D66 bereid om te kijken naar maatregelen om het aanbod van reizigers te vergroten door de prijs te verlagen, bijvoorbeeld voor jongeren en/of ouderen?

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Ginneken met een iets korter antwoord.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ja. Ik ben blij om impliciet te horen dat de heer Madlener voortaan met de bus naar de Tweede Kamer gaat komen. Dat juich ik toe. Maar ik wil wel benadrukken dat het probleem van de regionale openbaarvervoeraanbieders door iedereen in de sector wordt gezien als een tijdelijke dip. Het belang van een vangnet is dus vooral om ervoor te zorgen dat we door die tijdelijke dip niet zó ver verschralen dat alle zinvolle ambities die we hebben voor het openbaar vervoer in ons Nederland moeten bouwen op iets wat tussen onze vingers wegglijdt. Ik ben het met de heer Madlener eens dat we zeker moeten kijken wat er op termijn gedaan kan worden met de prijs van het openbaar vervoer voor reizigers. Er loopt ook een onderzoek vanuit het ministerie naar de btw op openbaar vervoer. Ik wacht dat onderzoek met veel nieuwsgierigheid af.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan zijn er geen vragen meer voor u en kunt u plenair verder. Ik geef het woord aan de heer Koerhuis, die zijn bijdrage zal delen met de

heer Minhas. Na vier minuten zal ik u waarschuwen. De heer Koerhuis van de VVD. Gaat uw gang.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Voorzitter. Vandaag hebben we het tweede debat van dit voorjaar over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, het MIRT-debat. Dit debat valt altijd uiteen in de strategische afwegingen die we maken en de projecten die hieruit volgen. We zijn blij dat 1,25 miljard euro per jaar wordt uitgetrokken om bestaande infrastructuur te onderhouden. Dit gaan we acht jaar vooruit programmeren. De Minister heeft een brief gestuurd waarin staat dat Rijkswaterstaat dit pas vanaf 2026 gaat doen. Wat ons betreft is dit te laat. Kan de Minister Rijkswaterstaat dit niet eerder laten doen?

We zijn ook blij dat er 7,5 miljard wordt uitgetrokken om nieuwe infrastructuur te bouwen voor nieuwe woonwijken. De Minister heeft vorige week een tweede brief gestuurd, waarin hij zegt 1,2 miljard te gebruiken als woningbouwimpuls voor alleen binnenstedelijke infrastructuur. Dit terwijl de Rekenkamer vorige week een rapport heeft gepubliceerd waarin staat dat ze grote twijfel hebben over de Woningbouwimpuls en dat het niet heel waarschijnlijk is dat de Woningbouwimpuls binnenstedelijk woningen heeft opgeleverd. Hoe kijkt de Minister aan tegen dit rapport? Ik wil graag de toezegging dat de overige 6 miljard ook wordt gebruikt voor buitenstedelijke infrastructuur.

Voorzitter. Dit MIRT-debat gaat over onze infrastructuurprojecten. De Minister heeft sinds 2019 toegezegd dat zeven MIRT-projecten prioritair zijn om stikstofruimte te zoeken, zoals de A58. Die weg is een belangrijke verbinding voor Brabant. De Minister heeft een brief gestuurd over het tekort aan stikstofexperts. Ik heb hierover in het vorige debat een motie ingediend. Wat is de stand van zaken? De Minister zegt nu in de brief toe dat elf MIRT-projecten prioritair zijn. Wat mij verbaast, is dat de A58 niet langer prioritair is. Kan die weg weer prioritair worden?

Hoe ziet die planning van die elf MIRT-projecten eruit? Ik maak mij zorgen. We hebben een rondetafelgesprek gehad waarin ik bouwers heb gevraagd hoe hun planning eruitziet. Ik heb begrepen dat bouwers thuis komen te zitten als we volgend jaar niet beginnen met nieuwe MIRT-projecten. Kunnen we naast die elf MIRT-projecten ook onderhoudsprojecten prioritair maken die we volgend jaar kunnen starten zonder stikstofruimte te hoeven zoeken? Heeft de Minister hiervoor een lijst van onderhoudsprojecten op het ministerie liggen?

Voorzitter. We hebben allemaal de problemen bij de Afsluitdijk gezien. Tijdens de behandeling van het jaarverslag hebben we het over Rijkswaterstaat gehad. Ik wil het nu over de sluis van de Afsluitdijk bij Kornwerderzand in Friesland hebben. Ik zet me in voor de IJsselmeerhavens. Ik begrijp dat we in 2014 hebben afgesproken om Kornwerderzand aan te pakken. Ik begrijp ook dat we hebben afgesproken om 26,5 miljoen euro te financieren door het heffen van tol. Omdat de vorige Minister de tolwet hiervoor niet wilde gebruiken, kan er geen tol worden geheven en is er een tekort van 26,5 miljoen ontstaan. Om dit tekort op te lossen, is vorig jaar een motie ingediend om de Minister regie te laten pakken. Deze is Kamerbreed aangenomen. Wat is nu de stand van zaken? Ondertussen is er sprake van een grote kosten- en tijdoverschrijding bij de Afsluitdijk en moet de aanbesteding van Kornwerderzand helemaal opnieuw worden gestart. Wanneer wordt de aanbesteding opnieuw gestart?

Voorzitter. Dan mijn eigen prachtige provincie, Overijssel. Ik ben blij dat er 115 miljoen euro wordt uitgetrokken voor de verkeersveiligheid van de N36 en 19 miljoen voor de N50. Dan de N35. Ik ben als Overijsselaar natuurlijk heel blij dat er 15 miljoen wordt uitgetrokken voor verkeersveiligheid, dat er 50 miljoen wordt uitgetrokken voor knooppunt Bos en twee keer 100 miljoen voor de MIRT-verkenning, om de N35 op bepaalde stukken twee keer twee banen te maken. Wat is de stand van zaken? De

provincie Overijssel heeft een brief gestuurd waarin staat dat knooppunt Bos niet 50, maar bijna 100 miljoen gaat kosten. Kan een deel van de kostenoverschrijding niet worden betaald door extra woningen te bouwen als de N35 op bepaalde stukken wordt verdiept?

Een vergeten stuk is de N36 van Enschede naar de A31 in Duitsland. Tijdens het vorige debat hebben we het hier ook over gehad. Ik begrijp nu van de gemeente Enschede dat uit een Arcadisonderzoek blijkt dat die weg ook onveilig is. Kunnen we die weg niet toch twee keer twee banen maken? Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is een vraag van de heer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Uiteraard ook een compliment voor de heer Koerhuis voor zijn betoog; ik ben scheutig vandaag. Het is ook mooi dat hij sprak over Kornwerderzand, want daar zit voor ons ook wel een lastig punt. Daar komt men net een klein beetje geld tekort. Volgens mij doet dat de VVD ook wel pijn. Nu ligt er ook een oplossing. Volgende week wordt het laatste restje van de Voorjaarsnota behandeld. Daarbij hebben wij een amendement neergelegd om dat gat grotendeels te dichten, vanuit het geld voor de regiodeals. Daar past dit volgens mij qua inhoud prachtig in. Dus mijn vraag is of de heer Koerhuis en uiteraard zijn hele partij overwegen om dat amendement volgende week te steunen. Want dan hebben we in ieder geval dat probleem met elkaar opgelost. Dan kunnen ook meer mensen bouwen. Daarmee hebben we wellicht ook dat probleem van nog meer mensen die thuis komen te zitten, omdat de infrawereld ongeveer gestopt is, opgelost. Ik begrijp dat stikstof voor de bouw van deze sluis niet zo'n groot probleem is. Dus eigenlijk een heel concrete vraag: steunt de VVD dat amendement?

De heer Koerhuis (VVD):

Ik wil het zeker overwegen te steunen, maar ik begrijp dat de SGP het heeft ingediend bij de Voorjaarsnota. De heer Stoffer weet ook dat ik dat debat niet doe. We gaan het bespreken in de fractie. Toch nog één punt over die bouwers: ik begrijp dat de aanbesteding voor die sluis opnieuw moet worden gestart. Maar we moeten echt voor volgend jaar die bouwers al gaan helpen. Met de aanbesteding en de start van de bouw van die sluis wordt het lastig voor volgend jaar. We zullen het amendement overwegen te steunen. We zullen het in de fractie bespreken.

De heer Stoffer (SGP):

Met zo'n warme aanbeveling van de heer Koerhuis moet het goed komen binnen de VVD, volgens mij. Dank.

De voorzitter:

De heer Stoffer van de SGP heeft tot nu toe een topdag. Dan geef ik nu het woord aan de heer Minhas van ...

De heer Stoffer (SGP):

Dat is uitlokking, voorzitter, maar ik heb iedere dag een topdag.

De voorzitter:

U bent een gelukkig mens. Dan is het woord aan de heer Minhas, ook namens de VVD, die de tweede helft voor zijn rekening zal nemen.

De heer Minhas (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Ik kan niet wachten tot het compliment van de heer Stoffer, maar dat zullen we dan nog wel zien. Gelijk aan de modalshiftran-

sitie in Nederland maak ik ook samen met mijn collega-woordvoerder de transitie van de weg naar het openbaar vervoer, zoals het spoor. Collega Koerhuis heeft het al gehad over het belang van goede infrastructuur in combinatie met woningbouw. De komende jaren moeten er veel woningen worden gebouwd. De vraag naar goed openbaar vervoer neemt uiteraard toe. De VVD wil dat deze opgave vanuit het MIRT zo veel mogelijk gezamenlijk wordt aangepakt. Ik deel graag complimenten uit aan zowel de Staatssecretaris als de Minister voor het afweegkader dat we voor de middellange termijn voor die projecten hebben opgesteld. Daar ben ik erg blij mee.

Voorzitter. Het is ook goed dat er 1,5 miljard euro beschikbaar is gekomen voor het verbeteren van de bereikbaarheid van toekomstige woongebieden, maar wij zijn vooral benieuwd of de huidige toekenningen al voldoen aan het afweegkader dat hier is neergelegd. De VVD vindt het namelijk belangrijk dat er wordt geïnvesteerd in projecten die uiteindelijk leiden tot het bouwen van de meeste woningen per ingezette euro.

Voorzitter. Dan een aantal concrete vragen over projecten. Een lijn die er al wat langer ligt als spoortraject, is de Oude Lijn. Rijk en regio hebben afgesproken dat er in het najaar vanuit de MIRT-verkenning een definitieve startbeslissing genomen kan worden over de Oude Lijn en een mogelijke BRT-verbinding – dat is een snelle busverbinding – tussen Leiden en Zoetermeer. Dat is natuurlijk goed nieuws, maar de VVD wil weten hoe in aanloop naar de mogelijke ombouw van dit spoor naar een lightrailverbinding wordt nagedacht over de uiteindelijke exploitatie van die lijn. Momenteel maakt die lijn deel uit van de hoofdrailnetconcessie van NS. NS rijdt geen voertuigen op lightrailtrajecten.

Voorzitter. Verder willen wij dat er een breder onderzoek komt naar snelle en stevige, flexibele busverbindingen in Nederland, ook wel BRT genoemd. Ik heb hier eerder ook al aandacht voor gevraagd, omdat uit diverse studies is gebleken dat er in Nederland heel veel kansen liggen. BRT is een goed alternatief voor de trein in gebieden waar het aanleggen van spoor kostbaar is. Kan de Staatssecretaris daar een onderzoek naar doen?

Tot slot, voorzitter. Eerder is onze motie aangenomen om te onderzoeken hoe op het bestaande spoor tussen Eindhoven, Heerlen en Aken een directe verbinding gerealiseerd kan worden. Uit het onderzoek dat op ons initiatief is uitgevoerd, blijkt dat er nu al ruimte is om deze verbinding te laten rijden. De provincie Limburg is bereid om financieel bij te dragen aan deze verbinding. Ik heb daar een heel simpele vraag over: welke mogelijkheden zijn er om hier vanuit het Rijk ook een bijdrage aan te leveren? Als de Staatssecretaris grensoverschrijdend vervoer net zo belangrijk vindt als de VVD, moet er echt een oplossing voor zijn. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Minhas van de VVD. Er is een vraag van de heer Madlener van de PVV.

De heer Madlener (PVV):

De VVD is inmiddels ook de partij geworden van linkse hobby's. Nu is het grensoverschrijdend vervoer helemaal mode. Allemaal verbindingen met Duitsland, met Aken, met Düsseldorf: heerlijk. Dan kunnen al die shoppende dames lekker op kosten van de belastingbetaler een dagje gaan shoppen in Aken, maar ja, dat zijn heel dure hobby's. We zouden dat geld natuurlijk ook kunnen gebruiken om het Nederlandse vervoer te steunen, door bijvoorbeeld het vervoer voor ouderen en jongeren gratis te maken, waardoor die bussen wél vol komen. Is het niet beter om het geld in te zetten voor Nederlandse reizigers, in plaats van voor al die dure prestigeprojecten, zoals nieuwe treinlijnen, die verbindingen met Duitsland, waar alleen maar shoppende dames in zitten? Want wie moet

er elke dag naar Aken? Dat zijn niet veel mensen. Is het niet beter om het geld in te zetten voor Nederlandse jongeren, voor Nederlandse ouderen, zodat die Nederlandse bussen wel vol komen?

De heer **Minhas** (VVD):

Natuurlijk is het belangrijk dat we een goed openbaarvervoersysteem hebben voor jongeren en voor ouderen. Daar wordt ook keihard aan gewerkt. Maar ik vind het jammer dat de heer Madlener van de PVV er een karikatuur van maakt en zegt dat een snelle treinverbinding tussen Eindhoven, Heerlen en Aken er alleen zou zijn voor shoppende dames. Om te beginnen hebben we een mooie outlet in Nederland, in Roermond. Daar gaat die trein helemaal niet naartoe. Maar als we Eindhoven en Aken op een goede manier aan elkaar kunnen verbinden, zeg ik tegen de heer Madlener, dan zorgen we ervoor dat twee universiteitssteden aan elkaar verbonden worden, dat we vanuit Nederland, met name vanuit Zuid-Limburg, waar de heer Madlener waarschijnlijk veel te weinig komt, steden kunnen koppelen aan een stad waar grote hsl-verbindingen zijn en waar snelle intercitytreinen rijden, verder Duitsland en Europa in. Dat is het doel van deze verbinding.

De heer **Madlener** (PVV):

Toevallig woont mijn schoonfamilie in Limburg, dus ik kom er heel veel. Toevallig ga ik morgen naar Maastricht. Ik heb inderdaad eens nagevraagd: wie gaat er nou naar Aken? En wat ik tegenkwam, was toch dat dames zeiden: nou, we vinden het wel handig; dan kunnen we lekker gaan shoppen in Aken en hoeven we niet met de auto. Ik heb niemand gesproken die zei: ik werk in Aken en ik moet heen en weer. Ik zie dat het heel modieus is om nu al die dure verbindingen ... Want dit is niet de enige lijn. Er zijn meerdere verbindingen in de maak, waar heel veel lobby voor is. Maar ondertussen rijden de Nederlandse bussen half leeg. We zijn nu bezig om met geld allerlei dure prestigeprojecten op te tuigen, terwijl we natuurlijk beter kunnen investeren in betaalbaar vervoer voor de Nederlanders. Daar hebben we wél iets aan.

De **voorzitter**:

Ik hoorde niet echt een vraag.

De heer **Madlener** (PVV):

Jawel. De vraag is: dit kabinet heeft miljarden begroot om dure nieuwe treinverbindingen tot stand te brengen. Dat geldt voor buitenlandse verbindingen, ook voor de Noord-Zuidlijn. Die miljarden zou je kunnen besteden om het Nederlandse vervoer betaalbaar of zelfs gratis te maken voor jongeren en ouderen. Is dat niet veel verstandiger? Daar hebben we tenminste iets aan.

De heer **Minhas** (VVD):

In tegenstelling tot de PVV-fractie waar de heer Madlener deel van uitmaakt, vindt de VVD niet dat er een hek om de Nederlandse grens staat. Wat wij belangrijk vinden – kennelijk spreekt u die mensen niet – is dat studenten die daar wonen en mensen die grensoverschrijdend werken op een goede manier de grens over kunnen en daar niet per se de auto voor moeten pakken, omdat wij het ov niet hebben geregeld. En als dat met een kleine financiële bijdrage gaat ... De heer Madlener heeft het over miljarden. Dat weten we helemaal niet. Daarom vraag ik aan de Staatssecretaris om dat voor ons uit te zoeken en dat voor te leggen. Dan kunnen we daar als Kamer een besluit over nemen. Maar dit is veel te simpel. U doet een hoop mensen tekort, die echt gebruikmaken van de grensoverschrijdende kansen die er liggen in de regio Limburg. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Stoffer namens de fractie van de SGP. Gaat uw gang.

De heer Stoffer (SGP):

Dank, voorzitter. Ik zal beginnen met een compliment voor de heer Minhas. Ik kon geen vraag bedenken. Het was gewoon een helder verhaal, dus dat is al een compliment, denk ik.

Mijn bijdrage spreek ik mede uit namens de heer Van Haga van BVNL. Die luidt en gaat als volgt. Een Minister uit Rotterdam, de stad van handen uit de mouwen, en een Staatssecretaris uit Maastricht, die volgens mij als geen ander het belang van regionale bereikbaarheid zal erkennen: daar heb ik aan de voorkant heel veel vertrouwen in. Dus wat dat betreft zou ik zeggen: het komt te voet en het gaat te paard, maar het vertrouwen is er. Houd dat vooral ook vast.

Dan begin ik met het onderhoud, want dat is datgene wat toch het meest bovenaan staat. Heel goed dat er wordt gewerkt aan een meerjarenplan instandhouding. Mijn collega hiernaast zei het ook al: de Minister wil pas starten in 2026, maar eerder is 2024 genoemd. Ik zou graag willen weten hoe dat zit, want volgens ons kan het niet wachten. Ik kan me niet voorstellen dat de Minister daar anders over denkt.

Rijkswaterstaat schrijft dat het extra geld onvoldoende is en dat de Minister daarom kritisch gaat kijken naar de benodigde basiskwaliteit van de netwerken. Mijn vraag is of hij die budgetspanning wat nader kan duiden en vooral ook hoe hij de Kamer daarin mee gaat nemen. Voorzitter. Dan de stikstofproblematiek.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, is er een vraag van de heer Koerhuis van de VVD.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik ken de heer Stoffer als heel scherp op het infrastructuurdossier. Nu hoor ik hem toch zeggen dat de planning voor het onderhoud vanaf 2024 gedaan moet worden, maar even heel scherp: daar moeten we toch eigenlijk volgend jaar al mee starten, om te voorkomen dat die bouwers thuis komen te zitten, en niet pas vanaf 2024?

De heer Stoffer (SGP):

Dat is op zich een goed punt. Ik ben het eens met wat de heer Koerhuis aangeeft. Maar goed, je moet natuurlijk wel dat meerjarenplan instandhouding op orde brengen, dus ik kan me voorstellen dat dat tijd kost. Ik schat in dat het onderhoud verder niet stil zal liggen, maar daar hoor ik de Minister wel over. Het jaar 2024 werd genoemd, maar het gaat nu nog twee jaar naar achteren. Daar zit mijn vraag. Dus ik zou heel graag daar wat geluid, kleur en inhoud bij hebben. Maar ik ben het met u eens dat onderhoud van alle tijden is. Dat moet altijd starten. Dus dat had gisteren eigenlijk al gemoeten. Er gebeurt volgens mij ook best heel veel goeds. Maar hoe het exact zit, gaan we straks horen. In de tweede termijn kunnen we er vast op terugkomen. Mocht dat dan nog tot onverkwikkelijke dingen leiden, dan kunnen we daar wellicht nog een motie over indienen, als het nodig is om het wat aan te jagen. Maar dat horen we vanzelf.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

De heer Stoffer (SGP):

Dan de stikstofproblematiek, want die zorgt helaas voor veel vertraging, terwijl eigenlijk versnelling nodig is. De coalitie en het kabinet willen snel veel stikstofuitstoot reduceren voor de natuur. Maar dat betekent denk ik wel dat het heel lastig wordt om stikstofruimte te creëren voor noodzake-

lijke infraprojecten. Mijn vraag is wat de verkeersminister hiervan vindt en of hij kansen ziet om daar toch handen en voeten aan te geven. Met één pennenstreek is de stikstofruimte van de snelheidsmaatregel ingetrokken. Kan daar op een of andere manier geen mouw aan gepast worden? Want het aantal plaatsen waar sprake zou zijn van depositietoename, is mijns inziens op één hand te tellen.

We hebben ook gezien dat IenW kampt met een tekort aan stikstofdeskundigen. Kunnen er niet meer stikstofdeskundigen vanuit het bedrijfsleven betrokken worden? Kan er een soort poule gemaakt worden, zodat dat probleem opgelost kan worden, en wellicht ook wat sneller?

Verschillende aanlegprojecten schuiven naar achteren. Gaat de Minister dan beheer en onderhoud, waar we het zojuist over hadden, en het veiliger maken van N-wegen naar voren halen? Er wordt overleg gevoerd met provincies over het al dan niet on hold zetten van projecten, want zij missen de afstemming in relatie tot andere projecten. Niet alleen infra heeft namelijk die stikstofruimte nodig.

Voorzitter. Dan de veilige N-wegen. Dank voor de voortvarendheid in het veiliger maken van de rijks-N-wegen. Rijbaanscheiding op onder meer de N36 en de N50 bij Kampen kan ook gewoon niet wachten. Verwacht de Minister hierbij geen stikstofbelemmeringen? Want dat kunnen we hierbij echt niet gebruiken. Eenzelfde vraag in het verlengde hiervan is of provincies hiermee dadelijk voldoende in staat zijn om op hun provinciale N-wegen de slag te maken die we op de rijkswegen gaan maken.

Voorzitter. Dan de nieuwe MIRT-spelregels. Waar blijven die? We moeten verder kijken dan reistijdverliesuren. D66 gaf het eerder ook aan. We moeten denken vanuit bereikbaarheidsopgaven en ook het belang van regionale bereikbaarheid en verkeersveiligheid daarin meenemen. Daar hoort een duidelijk afwegingskader bij, zeker nu een nieuw kabinet van start is gegaan met nieuwe plannen. Ik heb bij eerder overleg over het Mobiliteitsfonds gevraagd of de drempelbedragen van ten minste 100 miljoen euro voor regioprojecten nog wel passen bij de nieuwe aanpak. Ze staan in schril contrast met het gemak waarmee kleine bedragen uitgetrokken worden voor ontsluiting van regionale woningbouwprojecten. Willen de bewindslieden die drempelbedragen heroverwegen?

De SGP heeft eerder ook kritische vragen gesteld over het naar huis sturen van weginspecteurs en het intrekken van middelen voor het stand-by staan van bergingsbedrijven, juist nu we die filedruk weer toe laten nemen. Binnenkort komt de evaluatie. Neemt de Minister daarbij ook de optie mee van structurele ruimte en ondersteuning voor het regelen van de eigen beveiliging door de bergingsbedrijven, dus op een private manier?

De SGP heeft eerder aandacht gevraagd voor de A1-corridor en in het bijzonder de noodzaak van een station bij Barneveld-Noord, op de lijn Amsterdam-Apeldoorn. Ik noem ook de drukte op de A1 Apeldoorn-Barneveld. Ik heb toen gevraagd om een MIRT-onderzoek. De vorige bewindslieden schoven dat door naar hun opvolgers. Dat kon ik me voorstellen. Maar hoe willen de opvolgers dit verder oppakken?

Er komen tienduizenden woningen bij in de Regio Foodvalley en Rivierenland. Een belangrijk knelpunt bij de ontsluiting van deze regio's is de Rijnbrug bij Rhenen. Zowel Gelderland als Utrecht heeft veel geld op tafel gelegd, maar nu is natuurlijk wel de vraag: waar blijft het Rijk? Er is 7,5 miljard euro beschikbaar gesteld voor ontsluiting van nieuwe woningbouwlocaties, dus volgens mij kan het daar niet aan liggen. Gaat de Minister in overleg met de beide provincies, zodat de Rijnbrug niet langer voor opstopping, maar voor ontsluiting zorgt?

De provincie Gelderland wil 30 miljoen investeren in de RegioExpres, een snelle treinverbinding in de Achterhoek. Dat is goed voor de bereikbaarheid van die regio en het aanpakken van de nu overvolle treinen. Mijn vraag is: hoe weegt de Staatssecretaris dit voorstel? Het zou in het najaar

besproken worden. Zit de Staatssecretaris daar met een positieve grondhouding in?

We hadden het zojuist al over Kornwerderzand. Er is veel gesproken over de gewenste verbreding van het sluisencomplex. De vrijwillige marktbijdrage telt inmiddels onvoldoende op. Juridisch afdwingen lukt niet. Daarom moeten we het volgens mij gewoon zelf doen. Daarom heb ik bij de Voorjaarsnota ook een amendement ingediend, om het geld dat hiervoor nodig is uit de pot met middelen voor de regiodeals te halen. Dan kunnen we snel stappen zetten voor de maritieme sector en de economie in de IJsselmeerregio. Ik hoop dat de Minister dit voorstel omarmt, want de dekking is er, vanuit die regiodeals. Dat geldt overigens ook voor het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel, waarvan de Minister bij het hoofdlijnen debat heeft gezegd: kom maar op met een goede dekking. Dus mijn vraag is: kunnen we daar ook samen uit komen? De SGP maakt zich ook zorgen over het voornemen om het voetveer Nieuwer Ter Aa-Breukelen uit de vaart te nemen. Er is veel weerstand in de regio. Dat hebben we ook vandaag weer kunnen zien. De omfietsroutes zijn echt niet veiliger dan de huidige oversteek per voetveer. De veiligheid van de huidige oversteek zou ook verbeterd kunnen worden. Wil de Minister daar werk van maken?

Tot slot, voorzitter, de Sluis Weurt. De SGP vraagt graag aandacht voor een goed bevaarbaar vaarwegennet. Het is bij die Sluis Weurt opnieuw mis. Een van de twee sluiskolken is weer een aantal weken uit de running geweest vanwege een onverwachte storing, die zich ook al eerder heeft voorgedaan. Soms moet die sluis zelfs helemaal dicht, terwijl het een heel belangrijke schakel is in de Maascorridor. Waarom moet het oplossen van die huidige storing zo lang duren? Waarom liggen er niet gewoon reserveonderdelen op voorraad? Gaat de Minister de renovatie van dit kwetsbare sluisencomplex naar voren halen? Wordt er in het integrale corridorprogramma Zuid specifiek gekeken naar de sluisencomplexen Krammer en Kreekrak in de Zeeuwse delta, waar de wachttijden heel snel oplopen?

Voorzitter, dat was mijn bijdrage. Mijn tijd is ook op, dus ik stop ermee. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw heldere bijdrage. Ik zal zelf dat compliment dan ook aan u geven. Dan is nu het woord aan de heer Geurts namens de fractie van het CDA. Gaat uw gang.

De heer Geurts (CDA):

Dank, voorzitter. Ik wil beginnen met een citaat: «Het enige wat we zeker weten over de toekomst, is dat zij nooit aan onze verwachtingen zal voldoen.» Dat is een citaat van een Franse schrijver. Toen ik afgelopen vrijdag ongelofelijk veel brieven op me af zag komen, nog even vlak voor dit debat, dacht ik daaraan. Kunnen de Minister en de Staatssecretaris in gewone mensentaal eens aangeven wat we nog kunnen verwachten op het gebied van infrastructuur?

Waarom ik dat vraag, zal ik duiden met de volgende twee punten. De CDA-fractie heeft grote zorgen over het uitgestelde onderhoud. Ik lees nu ook in een Kamerbrief dat «ondanks de forse beschikbare financiële middelen het uitgesteld onderhoud niet kan worden ingelopen». Er worden blijkbaar nieuwe keuzes gemaakt, las ik verder. Daar worden nieuwe eisen bij betrokken. Maar wat betekent dat concreet, vraag ik aan de beide bewindspersonen.

Het tweede punt is de stikstofproblematiek. We kunnen hier allemaal mooie plannen maken, maar hebben we de komende tijd ook de ruimte om deze uit te voeren? Ik denk bijvoorbeeld aan de wegvernieuwing op de A67. Er is geld voor gereserveerd, maar er komt jaren uitstel, omdat er geen stikstofdeskundigen beschikbaar zijn. Ik sluit me gemakshalve aan

bij de woorden die mijn collega van de SGP-fractie hierover gebezigd heeft en zijn vragen hierover, dus over stikstof.

Voorzitter. Ondanks mijn misschien wat sombere intro ga ik als positief ingesteld mens naar het traditiegetrouwe rondje langs de Nederlandse regio's. Ik zie de Staatssecretaris en de Minister al opschrikken. Die denken: daar heb je die CDA'ers weer. Die traditie moet je in ere houden, volgens mij. De CDA-fractie is blij met het MIRT-onderzoek dat is gestart naar de Lelylijn. Tijdens haar werkbezoek aan Bergentheim heeft de Staatssecretaris het nut en de noodzaak van de Nedersaksenlijn onderschreven. Ik vraag me af hoe de Staatssecretaris hiermee verdergaat. Waarom is het fiche over de versnelling van de woningbouw in Leeuwarden, in combinatie met de aanleg van het HRMK-spooraqueduct door het Rijk afgewezen? Welke andere mogelijkheden ziet de Staatssecretaris voor financiering rond dit punt?

Voorzitter. Ook een heel belangrijk punt voor het CDA, ons speerpunt, is de verkeersveiligheid. Vorige week heb ik nog plenair gesproken over de N50 bij Kampen. De collega van de SGP heeft het er net ook over gehad. Ik ben er dankbaar voor dat daar actie ondernomen wordt. Er is ook een subsidie in het leven geroepen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van provinciale en gemeentelijke, maar ook waterschapswegen. Echter, ik kwam erachter dat de provincies maar op een heel klein deel van deze subsidiepot aanspraak kunnen maken, terwijl 25% van de ongevallen plaatsvindt op de provinciale N-wegen. Kan er nog wat gedaan worden aan deze verdeelsleutel? Wellicht kan dat meegenomen worden voor de volgende tranche.

Wat is de precieze status van de N33? Door de tekorten bij de Ring Zuid worden gelden overgeheveld. Maar wat betekent dit voor de afronding van de N33? Dat vroeg ik me af toen ik de stukken zat te lezen.

Dan Noordwest Nederland. De bereikbaarheid van de kop van Noord-Nederland heeft al vele jaren de aandacht van het CDA. De verbetering van de bereikbaarheid is gebundeld in het programma De Kop Werkt!, een regionaal stimuleringsprogramma. Ik vraag me af hoe het Rijk hier verder nog een bijdrage aan gaat leveren. Graag een reactie.

Voorzitter. Dan de pont bij Nieuwer Ter Aa. Het is een levensader voor de bewoners. Ik vraag de Minister heel indringend om deze pont in de vaart te houden. Is hij daartoe bereid?

Dan de stad Utrecht. Het is door zijn ligging een druk knooppunt van zowel spoorwegen als snelwegen. Als daar niet wordt geïnvesteerd in een ov-schaalsprong, loopt Nederland vast, is mijn stellige overtuiging. Ik wil daarbij specifiek aandacht vragen voor het Utrecht Science Park. De bereikbaarheid van dit park wordt beperkt door een tekort aan fietspaden. Kan de specifieke regio worden meegenomen in het pakket van investeringen dat vanuit de rijksoverheid wordt geïnitieerd?

Dan de metropoolregio Amsterdam. Het zijn 33 samenwerkende overheden. De Minister heeft onlangs een brief gezonden met het verzoek om bij de financiering van grote woningbouwprojecten ook geld uit te trekken voor de samenhang met mobiliteit, energie, klimaat, natuur en landschap. Als voorbeeld geeft de metropoolregio Amsterdam de voortgang van de IJmeerverbinding. Om dit sneller van de grond te krijgen, moet het Rijk meer regie pakken, althans, dat vragen zij. Dat kan door zo'n integrale aanpak. Wat vindt de Minister van dit idee? Het zou toch moeten aanspreken dat een gemeente en 32 andere samenwerkende overheden om regie vragen.

Dan Zuid-Nederland. Ik begin met Noord-Brabant. Een breed gedeelde wens van de provinciale staten van Noord-Brabant is de plaatsing van een aqueduct bij Oirschot in plaats van een brug. De Minister heeft laten weten niet mee te willen betalen aan de meerkosten daarvan. Maar de situatie is volgens mij sindsdien veranderd. Want in het coalitieakkoord zijn duidelijke ambities uitgesproken met betrekking tot infrastructuur en

woningbouw. Zou de Minister nogmaals naar dit project willen kijken met het coalitieakkoord in zijn hand? Ik vraag graag een reactie daarop. Het CDA zet in op de treinverbinding tussen Eindhoven, Heerlen en Aken. Het moge bekend zijn dat we dat al vele jaren doen. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat zij de kosten voor het traject Eindhoven-Heerlen voor haar rekening wil nemen, in combinatie met de toezegging dat zij het programma van eisen zo inricht dat het traject Eindhoven-Heerlen per 1 januari 2025 opengesteld is voor een samenloop ten behoeve van de verbinding Eindhoven-Aken?

Voorzitter. Tot slot in Zuid-Nederland: de opwaardering van de Maaslijn. ProRail gaf kort voor het notaoverleg aan dat er weer een vertraging zou plaatsvinden. Is inmiddels duidelijk aan hoeveel vertraging we nu moeten denken?

Dan Gelderland en Overijssel. De Rijnbrug tussen Utrecht en Gelderland is cruciaal voor de bereikbaarheid van nieuwe woningbouwlocaties. Recent is ook een motie van mijn hand aangenomen in de Kamer waarmee de Regio Foodvalley ook prioriteit en een urgentiestatus heeft gekregen. Daarom de vraag of de Minister bereid is om bij het bestuurlijk overleg MIRT in het najaar van dit jaar een concrete toezegging te doen voor een bijdrage aan de aanpak van de Rijnbrug tussen Utrecht en Gelderland. Dan de N36 en N48; we maken een sprong in het gebied. Dat is een belangrijke verbinding tussen Twente en Drenthe. Een zeer gevaarlijke weg in Overijssel, tussen Almelo en Ommen, waar in zes jaar tijd achttien doden zijn te betreuren. Net als bij de N50: wat zou de Minister hier op korte termijn aan kunnen doen?

Wat de RegioExpres betreft sluit ik mee aan bij de woorden van de SGP-fractie. Dan ga ik naar Zuidwest Nederland, Zuid-Holland en Zeeland. Allereerst de Zeelandbrug, een nationaal icoon volgens mij. Als ik dat zeg, stoot ik daarmee niemand voor zijn hoofd, denk ik. De brug nadert het einde van zijn levensduur. Hij kan nog zo'n vijftien jaar mee als we fors repareren. Worden hier al plannen voor gemaakt, vraag ik me af. Daarnaast vraag ik de Staatssecretaris of ze kan kijken of er per uur een extra intercity kan rijden in de richting van Roosendaal-Den Bosch-Zwolle, een breed gedragen wens in de provincie. Het komt de bereikbaarheid van de provincie ten goede.

Als laatste punt, voorzitter, twee zinnen. In het vorige MIRT-overleg heeft mijn collega Van der Molen, die ik hier vandaag mag vervangen, gevraagd naar het project Beter Bereikbaar Gouwe. Daar werken vijf partijen samen. Ik ben erg benieuwd wat er uit het bestuurlijk overleg is gekomen rondom dit project. Ik kon het in de hoeveelheid niet vinden, maar misschien heb ik niet goed gekeken.

Voorzitter. Ik doe aan simultaanschaken vanmiddag. Ik heb ook een debat over woningbouw, waar ik me zo meteen ga vervoegen. Ik weet niet of het me lukt om hier weer terug te komen.

De voorzitter:

Dank voor uw bijdrage, maar wacht u nog even met het verlaten van de zaal, want er zijn twee vragen. De eerste is van de heer De Hoop van de PvdA. Gaat uw gang.

De heer De Hoop (PvdA):

Dank aan de heer Geurts voor zijn bijdrage. In een aantal dossiers die hij noemt, trekken het CDA en de Partij van de Arbeid ook met elkaar op. Denk bijvoorbeeld aan Nieuwer Ter Aa. Ik denk dat wij beiden ons veel inzetten voor de bereikbaarheid van de regio's en kleine en middelgrote gemeenten. Een van de signalen die ik vanuit hen krijg, is dat zij steeds meer moeite hebben met die verplichte bekostiging van 75%. Door de beperkte financiën van de gemeenten wordt dat steeds lastiger. Ik maak me wel zorgen over wat dat doet met projecten die wel of niet gerealiseerd kunnen worden, juist in die landelijke gebieden en de regio's. Deelt

het CDA die zorg? Moeten we misschien kijken hoe we meer beleid kunnen hebben juist voor die gemeenten die moeilijk aan die bekostigingsregels kunnen komen?

De heer **Geurts** (CDA):

Ik deel dat in grote lijnen. Er lijkt heel veel geld beschikbaar te zijn en uiteindelijk ook weer niet. Het moet uiteraard allemaal door belastingen worden opgebracht. Ik zie bijvoorbeeld in de woningbouw ook een paar van die drempels, namelijk dat gemeenten individueel niet aan bepaalde projecten toekomen, omdat ze niet voldoende aanbod hebben vanuit het Rijk voor cofinanciering. Ik denk dat we hier creatief naar moeten kijken, om dit voor een aantal projecten mogelijk te maken. Maar ik heb het net ook geduid, bijvoorbeeld bij de provincies, die te maken hebben met een verdeelsleutel waardoor ze moeilijk geld kunnen krijgen om de verkeersveiligheid op N-wegen te verbeteren. Dat is ook zo'n onderdeel waar we goed naar moeten kijken, vind ik. Maar we moeten ook eerlijk zijn. Ik heb net misschien wat somber gesproken over uitgesteld onderhoud en ook over stikstofproblematiek. Ik denk dat die zaken eerst opgelost moeten worden. Als u die vraag zo interpreteert, kunnen we die misschien doorgeleiden naar de Minister en de Staatssecretaris, om te vragen of het kabinet daar ook een mening over heeft.

De **voorzitter**:

De heer De Hoop knikt instemmend. De heer Koerhuis heeft namens de VVD een vraag.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik hoorde het CDA vragen wat de Minister kan gaan doen voor de N36 in Overijssel. Ik had in mijn spreektekst zitten dat ik in ieder geval heel blij ben dat de Minister 115 miljoen uittrekt voor verkeersveiligheid van de N36. Dat had ik ook in mijn motie gevraagd: binnen die 200 miljoen prioriteit geven aan verkeersveiligheid van de N-wegen. Nu hoor ik de heer Geurts vragen wat de Minister gaat doen voor de N36. Zoekt hij nog wat extra's? Want ik kan zijn vraag niet goed duiden.

De heer **Geurts** (CDA):

Dank ook voor deze vraag. Dan kan ik het ook wat beter duiden. Ik heb heel duidelijk gezegd: op de korte termijn. Ik zie dat er geldmiddelen beschikbaar zijn, maar de uitvoering, ook in het apparaat, zoals de beschikbaarheid van medewerkers ... Dan heb je hier weer zo'n Kamerfractie die zegt: dit zal met prioriteit moeten. Uiteindelijk moet alles met prioriteit. Maar als je dan ziet dat er in een relatief korte termijn zo veel doden zijn te betreuren, dan denk ik dat we er heel snel en goed naar moeten kijken, net als bij de N50 is gebeurd.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dat kan ik begrijpen. Ik heb inderdaad ook gelezen dat die werkzaamheden vanaf 2025/2026 beginnen. Laten we samen kijken of dat eerder kan.

De **voorzitter**:

Dan dank ik de heer Geurts en geef ik het woord aan de heer Madlener namens de fractie van de PVV. Gaat uw gang.

De heer **Madlener** (PVV):

Voorzitter, dank u wel. Er is niet zo'n hoge opkomst vandaag, en dat begrijp ik. Want het is eigenlijk stilstaand water. Het kabinet is heel druk bezig met rekeningrijden, met een helmplicht om burgers te pesten en met lastenverzwaringen, 2,1 miljard, voor het bedrijfsleven door het afschaffen van het grijze kenteken. Denk natuurlijk ook aan al dat

stikstofgedoe waar het kabinet zichzelf lekker in heeft gemanoeuvreerd. Immigranten naar Nederland halen is natuurlijk ook een hobby van dit kabinet. En dan de windmolenterreur, die we allemaal in onze omgeving wel herkennen. Daar is het kabinet druk mee bezig, maar op het gebied van wegen aanleggen of het zorgen voor mobiliteit voor Nederlanders is het gewoon stilstaand water. Er gebeurt helemaal niets. Het zit allemaal in de vertraging. Ik vind dat echt zeer treurig.

Ik merk ook aan de woordvoerders dat het zoeken is naar een projectje om nog iets te doen. We maken ons er allemaal zorgen over. Heel veel bedrijven, grote infrabedrijven, zijn afhankelijk van opdrachten van de regering. Die opdrachten zijn nu allemaal opgedroogd en uitgesteld. En wat krijg je nu? Een enorme uitstroom straks van personeel van die infrabedrijven. Al die deskundigheid verdwijnt. Als er straks een nieuw kabinet is, als de burgers afrekenen met dit kabinet en er echt vernieuwing komt – dat hoop ik maar – dan zijn ineens de mensen er niet meer, want die zijn uitgestroomd. Dat is ook wat je een beetje in de horeca ziet. Ik maak me daar grote zorgen over. Maar ja, ik begrijp dat het kabinet met de handen in het haar zit. Ze weten ook niet wat ze moeten doen. Dus het is een vraag: wat gaat u doen aan die stikstofcrisis? Maar we weten allemaal: niks.

Ik ben er dus heel somber over gestemd. We weten ook dat het steeds drukker wordt in Nederland. We gaan in een rap tempo naar 18 miljoen inwoners. Al die immigranten willen natuurlijk ook een auto, want daarvoor komen ze hiernaartoe. Die staan straks allemaal in de file. We zien die files ook enorm toenemen. Het kabinet is alleen maar bezig om te roepen: iedereen in de trein en in het collectief vervoer. Dat gaat dus niet werken. Ook het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid heeft voorspeld dat mensen helemaal de auto niet uitgaan. Nee, het autobezit neemt toe. Het autogebruik neemt toe. Het aantal mensen neemt toe. Maar het kabinet gaat dit niet faciliteren. Het is alleen maar bezig met als een soort dominee te zeggen wat mensen niet meer mogen, wat er verboden wordt, wat duurder wordt. Dus het lijkt wel alsof we een kabinet hebben tegen de Nederlandse burger, dat de Nederlandse burger wil heropvoeden, in een drukke woonwijk wil plaatsen zonde parkeerplaatsen en de auto uit wil pesten, want de auto is niet meer betaalbaar. Mensen moeten maar thuiswerken of gewoon thuis blijven. Dat is maar het beste.

Dystopia wordt het wel genoemd. Ik vind het ook een heel akelig toekomstbeeld. Wij zijn de Partij voor de Vrijheid. Mobiliteit is een heel belangrijk onderdeel van die vrijheid, of het nou een dagje touren is op je motorfiets of lekker op bezoek gaan bij oma of opa. Het is allemaal nuttig. We willen het allemaal betaalbaar kunnen faciliteren. Het mag niet zo zijn dat een auto alleen nog maar bereikbaar is voor de happy few.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer De Hoop, PvdA.

De heer De Hoop (PvdA):

Eigenlijk niet een verrassend betoog van de heer Madlener. Dit betoog kennen we vanuit de PVV. Hij zegt dat al die projecten voor wegverbredingen, die hij zou willen, stilstaan. Maar kan de heer Madlener een wegverbreding van de afgelopen tien jaar noemen waardoor het aantal files minder is geworden? Keer op keer wordt bevestigd dat we door wegverbredingen juist meer autorijden faciliteren en dat er daardoor juist meer files komen. Dus we moeten meer mensen juist uit de auto hebben in plaats van in de auto, omdat het leidt tot files als je de hele tijd wegen gaat verbreden. Dus als de heer Madlener zijn probleem echt wil oplossen, moet je volgens mij juist minder wegverbredingen hebben.

De heer **Madlener** (PVV):

Aha! Wegversmallingen dus tegen de files. Ineens snap ik de fusie tussen GroenLinks en de PvdA beter, want daar horen we al jaren dat meer wegen leiden tot meer files. Dat ik dit nu moet horen, na vijftien jaar in deze commissie, is eigenlijk te treurig voor woorden. Dit is de commissie van mobiliteit, van vrijheid, van het vervoer van mensen, van de vrijheid van mensen om ergens betaalbaar naartoe te gaan. Het is een frame dat al heel lang door GroenLinks wordt gebezigd: meer wegen is meer files. Het is natuurlijk totale onzin. Ik kom net van de A4, waarvan ik gelukkig aan de basis heb mogen staan samen met VVD en CDA, destijds nog de heer Eurlings. Ik moet er niet aan denken dat die weg er niet zou zijn en dat je om naar Rotterdam te gaan afhankelijk bent van de A13, waar het elke dag vast stond. De A13 is qua drukte niet meer te vergelijken met vroeger, dankzij de A4. Rotterdam is dus ineens een stuk bereikbaarder geworden voor heel veel mensen in de regio. Iedereen is daar heel blij mee. De PvdA gelooft dat het slecht is voor de mobiliteit. Ik val bijna stil als ik hierop moet reageren. Ik denk dat de fusie tussen GroenLinks en de PvdA eigenlijk stiekem al heeft plaatsgevonden.

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

Retorisch is dit in ieder geval weer heel erg leuk van de heer Madlener, maar het is niet gebaseerd op feiten. We hebben vandaag nog een onderzoek gekregen van het Planbureau voor de Leefomgeving. CE Delft bevestigt wederom dat wegwitbreiding zorgt voor meer files. Als de kiezers van de PVV graag weer 130 willen rijden op de weg, weet je wat we dan zouden moeten doen? Meer mensen de trein in faciliteren en minder stikstofuitstoot. Dan kunnen de heer Madlener en zijn kiezers zo meteen weer 130 rijden. Dat is veel beter. Laten we nou verstandig investeren, juist ook in de mobiliteit van het openbaar vervoer. Dat leidt tot minder files. Wegverbredingen niet, meneer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV):

Het gaat mij om de vrije keuze. Mensen kiezen voor de auto omdat het gemakkelijk is. Niet iedereen kan met het openbaar vervoer. Ik ben helemaal niet tegen openbaar vervoer. Het openbaar vervoer dat we hebben, moeten we goed benutten. Maar ja, ik zie heel veel lege stoelen in het openbaar vervoer. Ik heb net ook gevraagd – toen was u er nog niet – om het openbaar vervoer goedkoper of misschien zelfs gratis te maken voor jongeren of ouderen, zodat de bussen weer vol zitten. We hebben natuurlijk helemaal niets aan het rijden van lege bussen. Ten aanzien van uw idee dat meer files ... Wat denkt u van al die immigranten die naar Nederland komen? Denkt u dat zij niet in de auto gaan zitten? Denkt u niet dat het steeds drukker worden van Nederland tot meer files leidt? U denkt dat het verbreden van wegen tot meer files leidt. De files zijn er. In uw logica zou het versmallen van wegen ... Ja, als je een weg weghaalt, is er geen file meer! Dat klopt, maar ik weet niet of dat de toekomst is. Dat mag u aan uw kiezers gaan uitleggen, want ik denk dat die heel graag nog een autootje willen kunnen betalen. Den Uyl pleitte ooit voor betaalbaar vervoer voor iedereen.

De **voorzitter**:

Korte antwoorden zijn nog beter. De heer De Hoop.

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

Ja, afrondend. Ik heb het nooit over versmalling van wegen gehad. Ik heb alleen gezegd dat als je een weg verbreedt, dat in Nederland leidt tot meer files in plaats van tot minder files. Dat heb ik gezegd. De aap komt natuurlijk weer uit de mouw, want de heer Madlener geeft graag nog even de immigranten de schuld. Nou, dat mag. Als de PVV echt vindt dat we het openbaar vervoer meer moeten faciliteren, zou het mooi zijn om dat

juist te doen in de landelijke gebieden, waar mensen inderdaad meer afhankelijk zijn van de auto. Vrijheid is ook de keuze bieden. Wij bieden mensen niet goed genoeg de keuze om wel voor het openbaar vervoer te kiezen. Het is in ieder geval mooi om te horen dat ik een interruptie van de heer Madlener heb gemist. Dat biedt mij dan toch enigszins hoop. Ik hoop dan dat de PVV in de toekomst nog meer voor openbaar vervoer gaat pleiten en wat minder voor die grijze idealen.

De voorzitter:

Ik hoor niet echt meer een vraag, maar de heer Madlener mag nog kort.

De heer Madlener (PVV):

Ik denk dat heel veel mensen steeds minder keuze hebben, omdat ze het niet meer kunnen betalen. De auto is straks, zeker als de PvdA haar plannen kan uitvoeren, voor steeds minder mensen bereikbaar, al is het maar omdat je geen parkeerplaatsen meer hebt in al die wijken die gebouwd worden die autoluw moeten zijn. Dat ziet de PvdA graag, zodat we gedwongen worden om in de trein te stappen. Dat is het beeld van de PvdA. Ik wens u veel succes om het uit te leggen. Ik ga het in ieder geval bestrijden. Ik zie dat helemaal niet zitten. Ik houd van mijn vrijheid. Ik houd van de auto. Als iemand met het ov wil, ben ik ook bereid daaraan mee te betalen als belastingbetaler. Dat doen we ook. Maar de vrije keuze en het betaalbare autobezit zijn voor ons nog steeds heel belangrijk, in de lijn van Joop den Uyl, zou ik bijna willen zeggen.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Ik heb een vraag aan de heer Madlener. Hoe vaak reist hij met het openbaar vervoer?

De voorzitter:

Dat is een mooie korte vraag.

De heer Madlener (PVV):

Ik zou bijna zeggen: zo min mogelijk. Maar ik doe dat heel weinig, want ik woon in een landelijk gebied. Een trein rijdt er niet. Er is een busverbinding, maar als ik met het openbaar vervoer hier naar mijn werk wil, dan doe ik er ongeveer drie keer zo lang over. Dus nee, voor mij is dat van zeer beperkte waarde.

De heer Stoffer (SGP):

Hij zegt wel dat hij al die lege stoelen in het openbaar vervoer ziet, maar wanneer ziet hij die dan, als hij er niet in zit?

De heer Madlener (PVV):

Nou, omdat ik heel veel bussen zie rijden. Ik stap in mijn auto, vervolgens rijd ik langs zo'n bus en dan zie ik dat die bus leeg is. Zo moeilijk is dat dus niet. Ik reed net nog naast een trein en ik reed even hard. Want dan ga ik kijken wie er nu harder rijdt, die trein of ik. Dan kijk ik naar die trein en dan denk ik: die is ook weer leeg. Ik zie dus vooral heel veel lege stoelen. Ik zeg dan niet «laten we maar stoppen met die trein», maar «laten we ervoor zorgen dat mensen er gebruik van kunnen maken». Dat is nu precies waar de discussie over gaat. Die treinen en bussen zijn leeg, maar we betalen ze wel met z'n allen. Misschien moeten we het dus toch aantrekkelijker maken voor mensen die nu misschien thuisblijven. De trein wordt bijvoorbeeld gratis voor ouderen of voor jongeren. Hoe kunnen we dat betalen? Daarmee kom ik weer bij mijn spreektekst: door die hele dure prestigeprojecten te schrappen. Dan zijn er miljarden beschikbaar. Dan

kunnen we heel veel mensen meer mobiliteit bieden in Nederland. Dat is eigenlijk het eerste idee.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dat was natuurlijk een beetje een flauwe vraag van mij. Ik woon ook in een landelijk gebied. Ik ga wel altijd eerst met de auto en dan uiteindelijk vanuit Harderwijk met de trein naar Den Haag. Je ziet wat je meemaakt, maar waar ik zit, zit het altijd bomvol. In de eerste klas kun je nog wel zitten als je geluk hebt, maar in de tweede klas moet iedereen staan, zeker in de spitsuren. Ik zit ook weleens na te denken over oplossingen. Ik hoor gelukkig de heer Madlener niet zeggen dat hij alleen maar wil investeren in de weginfrastructuur. Nee, het gaat erom ook verstandige dingen in het openbaar vervoer te doen, of je dat nu doet door het goedkoper te maken of misschien af en toe toch wat slimme dingen ergens in het landelijk gebied aan te leggen. Maar is hij het niet met me eens dat we met elkaar heel goed moeten kijken hoe je misschien ook nog wat in die verkeersstromen kunt verschuiven? Het is natuurlijk ook maar mijn beperkte beleving, maar in de spits hebben we heel veel mensen op de weg of in het openbaar vervoer zitten. Mevrouw Van Ginneken van D66 gaf aan – dat vond ik mooi – dat we elkaar ook eens moeten spreken over het vervoerssysteem voor 2030–2050. Ik zit op de lijn dat dit wel verstandig zou zijn, want misschien kunnen we met kleine verschuivingen, zonder al te veel te hoeven investeren, ook de dingen realiseren die de heer Madlener voorstelt, zodat we het misschien iets goedkoper kunnen maken voor een aantal groepen. Maar het gaat ook om het beter benutten van het openbaar vervoer en de wegen. Wil de heer Madlener die handschoen oppakken om daar met elkaar de komende tijd naar te kijken? Ik zou dat in ieder geval graag doen. Ik ben daar de afgelopen jaren wel een beetje toe bekeerd, moet ik eerlijk zeggen, dus misschien de heer Madlener ook wel, als we daar gezamenlijk over spreken.

De heer **Madlener** (PVV):

Bedankt voor de mooie vraag. De toon is nu al heel anders dan het aanvallende van net. Ik ben helemaal niet tegen het openbaar vervoer. Sterker nog, het openbaar vervoer is voor veel mensen heel belangrijk. Denk aan jongeren en ouderen die misschien geen auto meer kunnen rijden. We besteden er ook heel veel geld aan. Nederland heeft een heel dicht openbaarvervoersysteem en een duur systeem, maar dat betalen we met z'n allen om ervoor te zorgen dat die bereikbaarheid betaalbaar blijft voor iedereen. Dat is natuurlijk belangrijk.

Maar mijn zorg is niet zozeer dat het openbaar vervoer te weinig aandacht krijgt binnen deze commissie. Ik zie de laatste jaren een enorme verschuiving van aandacht voor de auto naar aandacht voor openbaar vervoer. Daar maak ik me zorgen over. Ik zie dus dat het openbaar vervoer bij de linkse fracties enorm veel aandacht krijgt. Prestigeprojecten worden in het coalitieakkoord afgesloten. Miljarden voor een nieuwe lijn, voor buitenlandse verbindingen, voor de nachttrein. Dat zijn allemaal leuke linkse hobby's, inmiddels ook voor de VVD. Maar de auto is het zorgenkindje, want als ik kijk naar de wegen, gebeurt er niets meer. Het is nu een en al uitstel vanwege stikstof. De files nemen toe. De Minister schaft projecten af die de files moeten bestrijden. Het geld wordt verschoven van auto naar fiets. De auto wordt duurder gemaakt. Iedereen moet het openbaar vervoer in.

Daar maak ik me zorgen over. Die vrije keuze die de Nederlanders hadden, zie ik verdwijnen. Ik zie steden erbij komen, of wijken, die autoluw moeten zijn, maar als je mensen vraagt of ze een huis willen met of zonder een parkeerplaats, dan willen ze natuurlijk een huis mét een parkeerplaats. Want ook hun gasten willen graag even met de auto op bezoek komen. Ik maak me daar zorgen over, meneer Stoffer. Ik ben in deze commissie

helaas nog een van de weinigen die de vrijheid bepleit om echt de keuze tussen een auto en een trein te kunnen maken in de toekomst.

De voorzitter:

Dan is er een vraag van de heer Minhas van de VVD.

De heer Minhas (VVD):

Als u bang bent dat u de enige bent die zich nog druk maakt over de automobilist: ik heb de heer Koerhuis weleens horen praten en dat is één grote autofan, kan ik u vertellen. De heer Madlener hoeft zich daar dus geen zorgen om te maken. Maar ik wil nog even één ding benadrukken. Ik schrik namelijk nogal van de verwijten die worden gemaakt aan de VVD, maar ook aan het kabinet dat er geen geld zou gaan naar infraprojecten en naar de bereikbaarheid van woningbouwprojecten. De heer Madlener zei letterlijk: alle opdrachten zijn uitgesteld, de sector loopt leeg en er zijn geen mensen meer die dat willen doen. Op 23 juni hebben we een 28 pagina's tellende brief ontvangen, zeg ik via u, voorzitter, tegen de heer Madlener. Daarin wordt niet de gebruikelijke 750 miljoen beschikbaar gesteld – want als je 7,5 miljard beschikbaar stelt voor tien jaar, zou je 750 miljoen voor een jaar beschikbaar stellen – maar is 1,5 miljard uitgetrokken om woningbouwlocaties bereikbaar te maken. Waar heeft de heer Madlener het dus over als hij zegt dat het kabinet geen geld zou steken in de bereikbaarheid en dat er mensen weglopen uit de sector? Want deze projecten moeten wel de bereikbaarheid ten goede komen.

De heer Madlener (PVV):

Ik krijg ook hele lange brieven van het kabinet, maar dat zijn vooral uitstelbrieven van projecten die niet doorgaan wegens stikstof. Dat is wat ik op mijn bureau krijg. Ik weet dus niet of de postbode wel naar uw bureau gaat, maar het is allemaal uitstel, uitstel. Ik denk dat deze Rotterdamse Minister van «handen uit de mouwen» de eerste Minister wordt die straks nul wegprojecten kan openen. Zo treurig is het namelijk. Er zijn wat oude projecten, nog uit de tijd van Eurlings, die opgeleverd worden, maar dit is gewoon stilstaand water. Er gebeurt niets meer. Het enige wat ik hier uit de coalitie hoor, is dat de auto duurder moet en dat rekeningrijden moet worden ingevoerd. Er moet een dure nieuwe treinverbinding van 3 miljard worden aangelegd. Nieuwe woonwijken worden autoluw. Mensen moeten die auto uit. Ik zie een Utrechtse wethouder die een hele stadswijk wil bouwen en zegt: een parkeernorm van 0,25 is eigenlijk wel genoeg. Ik kom uit de makelaardij. Ik weet dat mensen graag een huis met een parkeerplaats willen, waar ze hun auto straks in ieder geval kunnen opladen. Dat is straks allemaal onmogelijk. We krijgen straks heel armzalige wijken, waar je niets eens meer op bezoek kunt gaan, omdat je geen auto meer hebt. Dat is toch te treurig voor woorden? Dat is dus de beweging die ik zie. Ik maak me daar grote zorgen over. Ik wil dat Nederlanders een kwalitatief goed leven kunnen hebben, met persoonlijke mobiliteit. We krijgen straks misschien betaalbare elektrische auto's. Dat is prima. Dan kunnen we lekker gaan en staan waar we willen. Dat is een heerlijk, mooi vooruitzicht. Maar dit kabinet maakt er echt een potje van.

De heer Minhas (VVD):

Ik heb al bijna spijt gekregen van mijn vraag, want ik heb geen antwoord gekregen, maar ik heb wel zendtijd gegeven aan de heer Madlener. Ik zou om te beginnen tegen de heer Madlener willen zeggen: als u zich zorgen maakt over de mobiliteitsvisie of de woonvisie van de gemeente Utrecht, neem dan plaats in de gemeenteraad van Utrecht, want daar gaan wij hier niet over. Wij kijken naar het besteden van geld uit het Mobiliteitsfonds. Ik zou dus de heer Madlener willen oproepen: lees de brief alsjeblieft nog eens door die vorige week is binnengekomen, want daar staat een lijst in

van weginfraprojecten waar geld naartoe gaat. Meneer Madlener komt helemaal aan zijn trekken.

De voorzitter:

Dat lijkt mij een goede oproep. Die hoeft niet beantwoord te worden. Ik geef u het woord om uw betoog te vervolgen.

De heer Madlener (PVV):

Ik zou de oogkleppen van de heer Minhas toch liever af zien, want je kunt er natuurlijk niet omheen: dit kabinet is bezig om mensen de auto uit te pesten, met rekeningrijden en met een zeer laag aantal wegenprojecten. Het lijkt wel alsof ik in een soort parallelle samenleving leef met de VVD. Ik weet niet in welke wereld u leeft, maar ik zou zeggen: lees de krant, meneer Minhas. Doe die oogkleppen af, zie wat er gebouwd gaat worden. «Autoluw» is het woord. Autoluw. Dat is waar jullie mee bezig zijn. De heer Minhas ziet dat niet eens. Ik vind dat voor een VVD-Kamerlid eigenlijk heel shocking. Maar goed, het is straks aan de kiezer om te bepalen of de VVD nog een kans krijgt. Ik zie in ieder geval dat de mobiliteit niet in goede handen is bij de VVD.

Ik ga door met mijn betoog. Er zijn veertien projecten uit het MIRT vertraagd. Ik vraag de Minister nogmaals wat hij gaat doen, maar ik weet het antwoord al. Dat is namelijk: niets. We hebben geen stikstofdeskundigen, want het duurt tweeënhalf jaar om een stikstofberekening te maken. Ik las dat en ik dacht: tweeënhalf jaar ergens aan rekenen? Er zijn supercomputers die in één seconde de afstand naar een ster in de ruimte kunnen berekenen. En dan moeten we nu tweeënhalf jaar rekenen om een stikstofberekening te maken volgens een model? Dan denk ik: is dat een soort kladblokberekening of zo? Is er geen moderne technologie voor die ambtenaar beschikbaar? tweeënhalf jaar om een stikstofberekening te maken, dat lijkt me een soort drogreden, eerlijk gezegd. Dat kan natuurlijk niet. Ik vraag dus graag aan de Minister hoe hij kan opschrijven dat het tweeënhalf jaar duurt om een stikstofberekening te maken. Hij mag dat toch eens uitleggen.

Dan de immigratie. Daar heb ik het al even over gehad. Dit kabinet is natuurlijk volop bezig om alle records te breken als het gaat om de massa-immigratie. Het wordt steeds drukker en dat kunnen we allemaal zien, maar het kabinet doet daar helemaal niets aan.

Dan de beschikbaarheidsvergoeding voor het ov. Het ov is te leeg. Daardoor zijn er problemen met de betaalbaarheid. Dat snap ik. Ik zie dat ook. Ik zie veel lege bussen. Er zijn heel drukke en volle lijnen, maar ook heel veel lege. Het moet dus aantrekkelijker worden om die bus of trein te pakken. Ik snap dat er meer geld voor het ov nodig is. Anders vallen er ontslagen en gaan er lijnen versralen. Maar zorg er dan wel voor dat er mensen in komen. Dat is de oproep die ik hier doe. De PVV is dus zeker voor meer geld voor het ov, als er wel mensen met het ov gaan. Dat geld moet niet gaan naar lege bussen, maar naar volle bussen. Maak het dus desnoods gratis voor jongeren of ouderen – bedenk iets – maar maak het aantrekkelijker.

Dan die nieuwe woningen. Daar heb ik het eigenlijk ook al over gehad. Ik maak me daar zorgen over. Er moeten heel veel woningen worden gebouwd: 1 miljoen, hoor je wel. Maar de plannen die ik zie, zijn zó schraal; het is allemaal «de compacte stad». Iedereen in een stad proppen, zonder auto, allemaal met het ov: dat is eigenlijk wat ik vooral zie. De behoeften van de mensen zijn daar niet naar. Er zijn natuurlijk mensen die graag in een stad willen wonen en die geen auto meer hebben, maar heel veel mensen, ook ouderen, zijn heel erg blij met hun auto. Straks hebben we misschien wel een zelfrijdende auto. Als je oud bent, dan hoef je niet eens meer achter het stuur. Dat is toch fantastisch? Het toekomstbeeld is juist het individueel vervoer. Die elektrische auto's zijn ook niet meer

vervuilend. Wat er dus aan techniek op ons afkomt, is geweldig, maar het kabinet lijkt daar helemaal geen rekening mee te houden.

De voorzitter:
Wilt u afronden?

De heer Madlener (PVV):

Ja. Ik wil nog heel even het veerpontje bij Breukelen noemen, waarover een petitie is ingediend. Ik heb begrepen dat het vier ton aan exploitatiekosten per jaar kost om dat pontje te varen. Mijn eerste reactie was: met een fietsbrug, een staalconstructie, ben je er ook. Is dat niet een idee? Kan de Minister daar eens over nadenken? Dan kunnen die mensen in ieder geval over die rivier. Dat hoeft ook niet zo duur te zijn, denk ik. En je bespaart vier ton aan exploitatiekosten.

De voorzitter:

U bent zwaar over uw tijd. Dus ik wil u danken voor uw bijdrage. Dan geef ik nu het woord aan de heer De Hoop namens de fractie van de PvdA.

De heer Madlener (PVV):
Helaas. Dank u wel.

De heer De Hoop (PvdA):

Dank, voorzitter. En speciaal voor mijn collega Madlener voer ik vandaag het woord mede namens GroenLinks.
Ik ga beginnen, voorzitter. Bij de afweging welke infrastructuur en mobiliteit we kiezen, hebben we misschien wel meer dan ooit te maken met schaarste. Schaarste aan stikstofruimte en stikstofexperts. Schaarste bij het budget om al die nieuwe woningen te ontsluiten en om te onderhouden wat we hebben. Schaarste aan materialen en personeel. Dat vraagt om fundamentele keuzes. Zoals we weten, dwingt schaarste tot die keuzes over waar we naartoe willen. Dat betekent ook het bekennen van kleur. De kleur van dit kabinet is vooralsnog het traditionele asfaltgrijs. Zo worden oplossingen voor files nog altijd gevonden in bredere wegen, terwijl we weten dat bredere wegen vooral meer auto's aantrekken en knelpunten verplaatsen. Er wordt te weinig geïnvesteerd in openbaar vervoer, dus duurzame mobiliteit voor iedereen, ook in tijden van onbetaalbare brandstofprijzen. Volgens de OESO investeert Nederland twee keer zoveel in wegen als in spoor, terwijl landen als Zwitserland, Oostenrijk en Spanje juist twee tot drie keer meer in spoor investeren. Dat betekent dat dit politieke keuzes zijn. Wat de Partij van de Arbeid en GroenLinks betreft, moet er minder reactief geïnvesteerd worden op basis van wat mensen nu gebruiken, maar moet dat juist ook proactief, op basis van een visie op de manier waarop we bereikbaarheid willen regelen in dit land. In een duurzame en veilige wereld is de auto minder dominant in het straatbeeld en hebben mensen voldoende alternatieven in het openbaar vervoer, in de fiets en in deelmobiliteit. En ik ben ervan overtuigd dat als het MIRT en andere investeringsprogramma's daadwerkelijk gebaseerd worden op brede welvaart, er geïnvesteerd wordt in een prettiger, veiliger en schoner land. Vorig jaar is er een motie van GroenLinks, Partij van de Arbeid en de Partij voor de Dieren aangenomen die vraagt om dat brede welvaartsbegrip in de volle breedte toe te passen in het MIRT. Mijn vraag aan de Minister is dan ook: hoe wordt uitvoering gegeven aan die motie? Zijn de bewindspersonen het eens dat als effecten op ruimtebesparing, luchtvervuiling, veiligheid en inclusie serieuzer worden gewogen, er minder geïnvesteerd moet worden in wegen en meer in openbaar vervoer en fietsvoorzieningen?
Voor de fiets hebben alle regio's een Regionaal Toekomstbeeld Fiets opgesteld, op verzoek van vorige kabinetten, maar het ontbreekt aan een nationaal uitvoeringsprogramma en de benodigde middelen. Klopt het dat

de Staatssecretaris zich hiermee niet aan de afspraak houdt? Hoe is er uitvoering gegeven aan de motie-Bouchallikh die vraagt om een programma in het MIRT te wijden aan de uitvoering van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets? Is de Staatssecretaris ook bereid om de drempelbedragen in het MIRT voor de fiets te verlagen, zodat gemeentes ook echt kunnen investeren?

Voorzitter. Vandaag hebben we op initiatief van de Partij van de Arbeid een rondetafelgesprek gehad over het ontbreken van een vangnet voor het openbaar vervoer en de maatschappelijke gevolgen daarvan. Die gevolgen zijn potentieel enorm. Voor iedereen die afhankelijk is van het openbaar vervoer, zeker in gebieden waar de bus of de trein al niet zo frequent rijdt, zijn die gewoon echt enorm.

Vandaag sloegen ook nog eens de universiteiten en studenten alarm, studenten die door rechts rotbeleid al niet meer een woning kunnen krijgen in een studentenstad en nu ook nog moeilijker met het openbaar vervoer naar hun studie toe kunnen. En ja, er is onzekerheid over de cijfers van 2023, want de toekomst is moeilijk te voorspellen. Maar we kunnen het risico niet lopen dat de verwachtingen van de vervoerders blijken te kloppen en de sector op sommige plekken echt tot 30% moet afschalen. Ook voor het ontsluiten van nieuwe woningen is openbaar vervoer nodig. Vervoerders moeten dan wel de financiële ruimte hebben om te investeren.

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer Koerhuis van de VVD.

De heer Koerhuis (VVD):

Mijn collega, de heer Minhas, zei het al: ik ben fan van de auto. De heer Madlener begon over de heer Den Uyl, van wie ik niet zo'n fan ben. Maar van één uitspraak wel: «Iedere arbeider zijn eigen auto.» Ik zou daar tegenwoordig aan willen toevoegen: iedere arbeider zijn eigen elektrische auto. Waar is de Partij van de Arbeid van de heer Den Uyl gebleven? Of is inderdaad het schrikbeeld van de heer Madlener nu al uitgekomen, namelijk dat de PvdA is verdwenen in GroenLinks?

De heer De Hoop (PvdA):

Ja, weet u, ik ben niet 50 jaar geleden blijven hangen. Ik leef in een toekomst en ik kom voort uit een generatie die zich zorgen maakt over het klimaat. De auto is niet het enige middel waarmee je naar je baan kunt komen of naar het ziekenhuis. Mij gaat het erom dat iedereen op een bereikbare manier naar de plek toe moet kunnen komen waar hij of zij naartoe wil. Dan moet je wel die mogelijkheid bieden, ook voor het openbaar vervoer, want niet iedereen kan een auto betalen. Misschien wel in de achterban van de VVD, maar niet in die van de Partij van de Arbeid. Ook die mensen verdienen vervoer, want voor heel veel mensen betekent geen bus geen baan. Dus ja, natuurlijk hebben mensen een auto nodig, het liefst zo veel mogelijk elektrisch. Maar openbaar vervoer is ook van groot belang. Als we de problemen van deze tijd willen aanpakken, zullen we juist daarin iets meer moeten investeren en wat minder in die wegverbredingen. En daar sta ik voor.

De heer Koerhuis (VVD):

De heer De Hoop begon erover dat wij uit de generatie komen die geeft om het klimaat. Maar ik zei: iedere arbeider een elektrische auto. Een elektrische auto stoot geen CO₂ uit en is dus niet slecht voor het klimaat. Ik vraag dus nogmaals waar de Partij van de Arbeid is gebleven. Als ik het zo hoor, is die inderdaad verdwenen in GroenLinks. Waar is de Partij van de Arbeid gebleven die zei: iedere arbeider zijn eigen elektrische auto?

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

Ik doe veel voorstellen om ervoor te zorgen dat die elektrische auto betaalbaarder wordt. Laatst is er nog een motie van D66, GroenLinks en de Partij van de Arbeid aangenomen om ervoor te zorgen dat leaseauto's zo meteen ook elektrisch zijn. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat die betaalbaar worden? Ik doe daar dus zeker mijn best voor. Maar ook al heeft iedereen een elektrische auto, dat kan ook niet allemaal op onze wegen. Daar hebben we de ruimte niet voor. Mijn ideaalbeeld zou dus ook niet zijn dat er straks geen bussen, trams en metro's meer zijn, omdat iedereen straks misschien, hopelijk, die elektrische auto kan kopen. Het zou dus wat mij betreft het beste van beide moeten zijn. En ja, ik ga mee in de strijd van de heer Koerhuis om ervoor te zorgen dat iedereen op een gegeven moment een betaalbare elektrische auto kan krijgen, zeker. Dat gun ik iedereen, ook mijn eigen kiezers. Maar voor heel veel mensen is die stap nog heel ver weg en is het openbaar vervoer echt cruciaal, juist voor die arbeider.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

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

Dank, voorzitter. We waren bij het punt dat 30% misschien moet worden afgeschaald. Hoe apprecieert de Staatssecretaris de langetermijnconsequenties van verschraving van het ov? Is zij het ermee eens dat als we meer reizigers in het ov willen hebben, er juist meer moet worden geïnvesteerd? Is de Staatssecretaris bereid om het ov in stand te houden en een vangnet in te voeren? We lazen vanochtend in de NRC dat het erop lijkt dat het kabinet dat aan het regelen is. Ik zou het fijn vinden om daar een toelichting van de Staatssecretaris op te krijgen.

Er is natuurlijk veel te doen om stikstof. Het is belangrijk dat niet alleen de landbouwsector, maar ook de mobiliteitssector een bijdrage levert aan het herstellen van de natuur en het mogelijk maken van woningbouw. Dat zou ook moeten leiden tot andere keuzes. Niet afwachten tot een wegverbreding weer juridisch mogelijk wordt, maar juist kijken naar snelheidsverlagingen waar dat nodig is en naar openbaar vervoer. Welke invloed heeft de stikstofcrisis op keuzes van de Minister? Is hij het eens met de Partij van de Arbeid dat de keuzes die structureel tot minder stikstof leiden voorrang zouden moeten hebben? Is de Minister het ermee eens dat daarnaast integraal moet worden gekeken naar de stikstofopgave en dat voorkomen moet worden dat mobiliteitsinvesteringen ten koste gaan van woningbouw? Welke afspraken heeft hij hierover gemaakt met zijn collega-ministers?

Voorzitter. Dan de Lelylijn. Ik ben zeker niet ontevreden over de inspanningen van de Staatssecretaris op dit dossier binnen de kaders die zij heeft. Dat ziet er goed uit, maar ik maak me wel zorgen over de kaders waarbinnen het zich bevindt. Ik lees dat de bedoeling is dat er in deze kabinetsperiode nog een startbeslissing voor de MIRT-verkenning wordt genomen. Heel goed, maar hiervoor is er wel zicht nodig op die 75% financiering. Volgens ProRail zou dat tussen de 3,75 miljard en 7,5 miljard zijn. Met een reservering van 3 miljard is er nog aardig wat te gaan. Acht de Staatssecretaris het realistisch dat de regio en Europa dat gat vullen? Zo nee, welke andere financieringsmogelijkheid ziet zij? Eerder dit jaar is toegezegd dat de mogelijkheden voor financiering vanuit Europa op een rij worden gezet. Wanneer kunnen we dit verwachten?

Voorzitter, tot slot. Ik krijg signalen dat het voor veel gemeenten moeilijk is om aan de eis van 75% bekostiging te voldoen. Dit speelt zeker bij kleine en middelgrote gemeenten. Hoe gaat de Minister voorkomen dat deze regel in het MIRT in de toekomst ten koste gaat van de bereikbaarheid van landelijke gebieden?

Dank.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is nog een vraag van de heer Madlener van de PVV.

De heer Madlener (PVV):

De PvdA is een groot voorstander van het verlengen van de beschikbaarheidsvergoeding voor het ov. Ik neem aan dat dat tot 2025 is, want tot dan zijn er kennelijk minder reizigers. Ik snap dat en ik denk ook dat het nodig is, maar ik zou er toch een voorwaarde aan willen verbinden, namelijk dat er ook meer reizigers gebruik van gaan maken. Lege bussen rondrijden is toch niet de bedoeling, neem ik aan. De vraag is nu hoe er meer reizigers kunnen komen. Alleen het rijden van bussen zorgt dus niet voor meer reizigers, want de bussen zijn leeg of deels leeg. Mijn vraag aan de heer De Hoop is dus of hij ook vindt dat er een voorwaarde aan moet worden gesteld, misschien in de vorm van gratis reizen voor meer groepen, zoals ouderen en jongeren, of in de vorm van meer acties in de zin van «twee kaartjes kopen, drie betalen.» Nee, ik bedoel natuurlijk «drie kaartjes kopen, twee betalen». Anders wordt het nog onaantrekkelijker! Ik hoor de vraag om te betalen om bussen te laten rijden, maar lege bussen rijden kan toch niet de bedoeling zijn?

De voorzitter:

Ik neem aan dat de heer Madlener de ov-chipkaart bedoelt. De heer De Hoop.

De heer De Hoop (PvdA):

Laat ik even één ding heel helder stellen. Ik denk niet dat openbaar vervoer ooit volledig rendabel zal zijn. Wat mij betreft hoeft dat ook niet. Ik zou graag willen dat zo veel mogelijk mensen gebruikmaken van de bussen die rijden, zodat we niet te veel lege bussen hebben. Maar laten we ook erkennen dat de luchtvaart ook niet volledig rendabel is en daar kiezen we ook voor. Juist voor openbaar vervoer vind ik het belangrijk dat we mensen de mogelijkheid bieden. Als wij een vangnet creëren, hoeft dat zeker niet meer die 2 miljard te zijn die bij de BVOV het geval was. De inschatting is dat het ongeveer tussen de 200 miljoen en de 500 miljoen zal zitten. Ik vind dat het geld waard. Ook is het natuurlijk zo dat aanbod vraag creëert. Doordat wij heel lang hebben gekozen voor meer investeringen in wegen ten opzichte van het spoor, gaan meer mensen autorijden. Juist door te investeren in het openbaar vervoer bied je meer mensen de mogelijkheid. Dat zal ervoor zorgen dat de bussen voller zijn. Ik denk dat dat een belangrijk onderdeel is. Maar laat ik ook eerlijk zijn. Ik verwacht niet dat het openbaar vervoer in Nederland ooit 100% rendabel zal zijn. Ik vind ook niet dat dat leidend moet zijn in onze keuzes. Ik vind dat dat de afgelopen jaren, misschien de afgelopen twintig jaar, te veel gebeurd is en dat we daar een andere kijk op moeten hebben. Ik vind openbaar vervoer een basisrecht. Ik hoop dat als er bussen rijden, daar zo veel mogelijk mensen in zitten, maar ik denk niet dat het ooit volledig rendabel zal zijn.

De heer Madlener (PVV):

Ik stelde deze vraag aan de heer De Hoop van de PvdA, niet aan de heer De Hoop van GroenLinks, maar ik krijg een antwoord uit GroenLinks. De PvdA wil toch graag mensen in de bus zien? Lege bussen hebben geen zin. En die bussen zijn deels leeg; vandaar dat de PvdA pleit voor meer geld voor het ov, want de opbrengst van de kaartjes schiet tekort. Dat is toch de reden dat de PvdA hierom verzoekt? Dan denk ik: prima, daar ga ik in mee, maar zorg dan ook dat het aantrekkelijker wordt. 500 miljoen is heel veel geld. Stel daar iets tegenover, namelijk dat de btw op die kaartjes verdwijnt of dat er meer acties worden gehouden zoals gratis vervoer voor kinderen of ouderen; ik noem maar iets. Maar bedenk iets!

Zeg niet alleen dat meer aanbod meer vraag schept, want dat blijkt dus niet zo te zijn.

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

Aan het spelletje van de heer Madlener om mij telkens GroenLinks in de schoenen te schuiven, doe ik niet mee. Laat ik dan echt even goed hard de PvdA laten horen. Die bussen die wat leger zijn, maken vaak ritten voor mensen die geen alternatief hebben, die 's nachts naar hun werk moeten, zoals die zorgmedewerker in het ziekenhuis. Dit zijn mensen die vaak net niet zelf een auto kunnen betalen en dus echt afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Juist die mensen zitten vaak niet in de overvolle bussen en treinen. Juist die lijnen zijn voor heel veel individuen cruciaal. Het is dus ook belangrijk om lijnen die niet helemaal rendabel zijn, maar voor sommige mensen wel cruciaal zijn om naar hun baan te gaan en mee te doen in de samenleving overeind te houden. Dat is juist voor die arbeider, juist voor degene die net geen auto kan betalen. Als dat niet genoeg Partij van de Arbeid is voor de heer Madlener, dan wordt het 'm helaas niet.

De **voorzitter**:

Volgens mij zijn jullie het oneens.

De heer **Madlener** (PVV):

Nee, ik krijg geen antwoord op mijn vraag hoe we die bussen vol gaan krijgen. Ik snap dat er meer geld naartoe moet. Ik ga daar ook deels in mee. Ik probeer er alleen naar te zoeken of we er een voorwaarde aan kunnen verbinden: meer geld voor de ov-lijnen, maar dan wel gratis vervoer voor ouderen of voor bepaalde groepen jongeren of meer acties als «drie halen, twee betalen». Ik noem maar iets. Maar dóé iets!

De **voorzitter**:

Er zit ook een zekere herhaling in. De heer De Hoop gaat over zijn eigen antwoorden. De heer De Hoop nog, kort.

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

Wij hebben bijvoorbeeld ook vragen gesteld over het niet-meenemen van de inflatie in het openbaar vervoer, zodat de treintickets niet duurder worden. Ik heb ook voorstellen gedaan om in verschillende regio's vervoersstromen met elkaar te combineren, juist op het platteland. Daar heb je misschien een WIA-bus, een schoolbus en een Wmo-bus. Welke concepten kun je bedenken waardoor dit combivervoer wordt? Op die manier krijg je minder lege bussen en kun je het vervoer wel overeind houden. Ik kijk ook naar dat soort oplossingen.

De heer **Minhas** (VVD):

De heer De Hoop zei in zijn bijdrage dat de investeringen in het openbaar vervoer de afgelopen jaren zijn afgenomen. Dat is niet waar. Ik hoor de heer De Hoop nu buiten de microfoon zeggen dat hij dat niet heeft gezegd, maar hij zei wel dat het kabinet ervoor kiest om in asfalt te investeren. Tussen 2008 en 2019 is er 7% minder geïnvesteerd in de weginfrastructuur en 6% meer in het openbaar vervoer. We hebben het dan over miljarden. Laat ik dus het beeld wegnemen dat de VVD en de bewindspersonen van de VVD die op deze portefeuille zitten, het openbaar vervoer niet belangrijk vinden. Is de heer Madlener het met de VVD eens ... Excuus, ik bedoel de heer De Hoop. Ik haal de PVV nu zelfs door de war met GroenLinks en de Partij van de Arbeid! Is de heer De Hoop het ermee eens dat je juist voor de randen, waar het gebruik van het openbaar vervoer beperkt is, mobility as a service zou kunnen inzetten? Moeten we niet veel meer daarop inzetten in plaats van op het leeg heen en weer laten rijden van grote bussen? Uw coalitiegenoot vindt dat echt

helemaal niet duurzaam. Airco's staan aan. Dat is hartstikke duur. Je zou toch juist daar deelmobiliteit en deelscooters kunnen faciliteren in plaats van die bussen leeg en heen weer te laten rijden? Ik heb het dan over de randen van de dag, de momenten dat de vraag beperkt is.

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

Op zichzelf is dat een goede vraag. In mijn beantwoording aan de heer Madlener legde ik zonet uit hoe ik kijk naar het openbaar vervoer, ook in de plattelandsgebieden. Ik vind niet dat er elk uur drie lege bussen door elk dorp moeten rijden. Ik vind ook dat we moeten kijken naar oplossingen als combivervoer. Hoe kun je het Wmo-vervoer, het leerlingenvervoer en het WIA-vervoer samen doen in deelconcepten? De Wet personenvervoer maakt het nog best wel lastig om dat in te vullen, ook voor gemeenten. Misschien moeten we kijken hoe we dat kunnen aanpassen, zodat we deelconcepten aantrekkelijker kunnen maken. Daar kijk ik ook naar. Ik pleit er echt niet voor dat er elke dag drie keer een bus door elk dorp twee keer heen en weer moet rijden.

Dan de investeringen in het openbaar vervoer. Er is meer geïnvesteerd in het openbaar vervoer de afgelopen jaren. Maar wat ik heb gezegd is dat er nog steeds twee keer zo veel geïnvesteerd wordt in wegen als in spoor. Ook heb ik gezegd dat landen als Zwitserland, Oostenrijk en Spanje twee tot drie keer meer in spoor investeren. Ik vind dat wij daarvan kunnen leren. Ik zeg niet dat wij helemaal niet investeren in openbaar vervoer. Ik zie die beweging natuurlijk ook. Dat gebeurt steeds meer, maar ik vind het nog niet genoeg, ook gezien de uitdagingen van de toekomst. Dus dat is mijn antwoord op de vraag van de heer Minhas.

De heer **Minhas** (VVD):

Een heel korte reactie hoor. Ik zie een mooie handreiking hoe wij juist die lege bussen op een andere manier zouden kunnen vullen, bijvoorbeeld door ontschotting tussen het Wmo-vervoer en gemeentelijk of regionaal openbaar vervoer. Dat vind ik dus een mooi aspect. Wat de vergelijking met landen als Spanje betreft: die hebben het ov misschien goed geregeld door meer te investeren, maar wij zijn trots op heel veel andere zaken die we in Nederland goed hebben geregeld, bijvoorbeeld de zorg. Ook moet je keuzes maken. Keuzes maken betekent dat je goede zorg moet hebben maar ook goed openbaar vervoer. Daarin wordt een afweging gemaakt. Als u ons gaat vergelijken met Spanje, zeg ik: ik zou nog steeds veel liever in Nederland willen wonen dan in Spanje, behalve wat het weer betreft.

De **voorzitter**:

De heer De Hoop, afsluitend.

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

Kijk, natuurlijk zit er enige nuance in, dat begrijp ik ook wel. Maar ik leg het specifiek uit omdat die cijfers van de OESO wel interessant zijn. Daaraan zie je dat we in Europa relatief weinig in de infrastructuur voor treinen investeren. Dat kan volgens mij dus meer. Ik vind Spanje ook een heerlijk land om naar op vakantie te gaan. Ik woon ook nog veel liever in Nederland, zelfs in Friesland, waar het openbaar vervoer echt niet het beste van Nederland is. Maar het kan toch wel een stukje beter, en ik merk dat de heer Minhas daar ook steeds meer naartoe beweegt. Ik denk dus dat we elkaar komend jaar misschien wel kunnen vinden in voorstellen om het openbaar vervoer meer overeind te houden.

De **voorzitter**:

Zeker uw opmerking over Friesland onderschrijft uw voorzitter volledig. We zijn gekomen aan het eind van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Er is verzocht om een schorsing van twintig minuten, omdat de bewindspersonen helemaal op en neer naar de derde verdieping moeten.

De vergadering wordt van 15.27 uur tot 15.48 uur geschorst.

De voorzitter:

We gaan verder met de vergadering over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. We zijn gekomen bij de eerste termijn van de zijde van het kabinet. Er is een wens geuit door de Kamer om de hele vergadering uiterlijk 18.30 uur af te ronden. Dat is de streeftijd. Dan zou het ook fijn zijn als de bewindspersonen kort en puntig antwoorden. Door de Kamer is net na een kort overlegje voorgesteld om zich te beperken tot ongeveer vier vragen per fractie. Ja? Dan geef ik het woord aan Minister Harbers voor zijn beantwoording.

Minister Harbers:

Dank u wel, voorzitter. Wij stellen voor de beantwoording als volgt te doen. Eerst hebben we allebei een uitvoerig blok met algemene vragen. Daar valt in mijn geval alles rond visie naar de toekomst, instandhouding, stikstof, woningbouw en de MIRT-spelregels onder. Als u ons dat toestaat, dan doe ik eerst het algemene deel, doet de Staatssecretaris daarna het algemene deel, en zullen we daarna afwisselend de vragen beantwoorden die per regio gesteld zijn.

Dan begin ik met het algemene deel en begin ik bij de vragen die door mevrouw Van Ginneken zijn gesteld over het afwegen van de opgave voor het Mobiliteitsfonds en de strategische visie voor de toekomst. Zij vroeg of we daarop wilden reflecteren. Kort gezegd kan ik wat zij vroeg toezeggen. In het beleidsprogramma hebben we namelijk onze uitgangspunten bij het maken van keuzes al benoemd, zoals instandhouding – dat staat op één – het beoordelen van maatregelen vanuit het perspectief van de burger, en brede welvaart.

Daarnaast werken we voor de langere termijn aan een nieuwe mobiliteitsvisie. We hebben al visies op deelmobiliteiten ontwikkeld, maar we willen juist die integrale visie met hoe die mobiliteiten zich tot elkaar verhouden, bij elkaar brengen in de mobiliteitsvisie voor 2050. In september ontvangt uw Kamer een schets van de eerste contouren daarvan. Dat is voordat we dat met medeoverheden inhoudelijk verder vorm gaan geven. Mevrouw Van Ginneken vroeg ook hoe wij aankijken tegen de visieontwikkeling in omliggende landen. Dat is daar onderdeel van.

Daarnaast vroeg mevrouw Van Ginneken of we meer op strategisch niveau het debat over bereikbaarheidsopgaven en keuzes met de Kamer willen voeren. Ik weet dat er ook een werkgroep van uw commissie is die daarnaar kijkt, samen met mensen van ons departement. Ik denk dat we de komende tijd tot een goede vorm kunnen komen door de hele MIRT-cyclus vanaf volgend jaar vooraf te laten gaan door een wat meer strategisch debat op hoofdlijnen. Althans, wij kunnen dat goed faciliteren als de Kamer dat wil.

Mevrouw Van Ginneken vroeg ook naar een kabinetsappreciatie van het onderzoek van CE Delft voor het volgende MIRT-debat. Het KiM, en recentelijk ook het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving, hebben onderzocht hoe dat bredewelvaartspectief beter kan worden meegenomen in de MKBA-systematiek. We verkennen op dit moment hoe die aanbevelingen praktisch doorwerking kunnen krijgen bij lenW. In de MIRT-brief van dit najaar zullen we hierover rapporteren en zullen we ook ingaan op het genoemde rapport van CE Delft, Mobiliteit in het post-coronatijdperk. In diezelfde MIRT-najaarsbrief zullen we ook ingaan op de methode Participatieve Waarde Evaluatie. We gaan even kijken wat de toegevoegde waarde daarvan is in het kader van het MIRT. We zullen dat onderzoeken, en dan gaan we daar in de MIRT-brief van het najaar ook verder op in.

De heer De Hoop vroeg naar de specifieke afdoening van de motie over het bredewelvaartsbegrip. Die motie is in een MIRT-brief in december 2021 afgedaan. In die brief hebben we aangegeven hoe dat toegepast

wordt in de IMA, de MKBA's en de MIRT-spelregels. Dat heeft, onder andere, geresulteerd in een aanvulling op de MKBA-leidraad, die afgelopen maand door CPB en PBL is gepubliceerd.

De heer Geurts had de oproep: leg uit wat u doet, en wat al dan niet uw visie is. Hij vroeg: willen jullie nog even in duidelijke taal aangeven wat we nog kunnen verwachten op het gebied van infrastructuur? Het antwoord is dat al onze verschillende infrastructuurnetwerken mobiliteit mogelijk maken, nu en in de toekomst. Daarbij zetten we in de eerste plaats in op het op orde houden en doorontwikkelen van die infrastructuur, waar we echt trots op zijn, ook in vergelijking met die in de ons omringende landen. Dat betekent dus: de instandhouding meer prioriteit geven en ervoor zorgen dat de netwerken voldoen aan de nieuwe eisen van duurzaamheid, klimaatbestendigheid en technologie. Daarbij zijn we realistisch. Niet alles kan. Ondanks de toegevoegde gelden is er nog steeds schaarste in geld maar soms ook in fysieke ruimte en milieuruimte. Ik kom straks nog terug op wat stikstof daarvoor betekent. Dat is de koers die wij varen. Daarbij houden wij ook oog voor concrete investeringen. Zie bijvoorbeeld de aankondiging van ontsluiting van nieuwe woonwijken ter waarde van 1,2 miljard euro, met veelal projecten van zo'n schaal dat ze nog steeds makkelijk te realiseren zullen zijn, verwachten wij. Daarmee kunnen ze een concrete toevoeging bieden aan de bereikbaarheid en de woningbouwopgave van Nederland. Maar ik ga daar zo meteen nog verder op in.

Een ander onderdeel van de algemene ronde is verkeersveiligheid. De heer Stoffer vroeg of provincies voldoende in staat zijn om op provinciale N-wegen eenzelfde slag te maken als wij op rijkswegen doen. In de vorige kabinetsperiode is daar geld voor uitgetrokken, maar er is nog een Investeringsimpuls Verkeersveiligheid waar ook provincies een beroep op kunnen doen voor hun provinciale N-wegen. De tweede tranche daarvan wordt per 1 juli – dat is morgen – opengesteld. Daar kunnen provincies dus ook een beroep op doen.

De heer Geurts vroeg in dat verband of er nog wat gedaan kon worden aan de verdeelsleutel tussen provincies, gemeenten en waterschappen. De huidige verdeelsleutel is in overleg met de koepels van alle medeoverheden tot stand gekomen. Die kan op dit moment niet meer worden aangepast, want hij is reeds gepubliceerd in de Staatscourant. Vanaf morgen kunnen aanvragen worden ingediend. Ten behoeve van een volgende tranche evalueren we deze regeling, deze openstelling. Met die evaluatie in de hand zal ik kijken wat dat betekent voor de verdeelsleutel van een volgende tranche.

De heer Stoffer vroeg of we, als aanlegprojecten naar achteren schuiven, het veiliger maken van N-wegen naar voren halen. Het ingewikkelde daarbij is dat niet iedere medewerker die op een aanlegproject zit, ook meteen de expertise heeft om automatisch op instandhoudingsprojecten te worden ingezet. Maar in het afwegingskader voor de werkvolgorde van projecten tellen ook verkeersveiligheid en de samenhang met projecten voor onderhoud of renovatie van bestaande wegen, spoorwegen, vaarwegen en waterwerken. Dat wordt dus meegenomen. Het zal niet altijd meteen gaan, maar de hoofddoelstelling is om zo efficiënt mogelijk om te gaan met onze mensen en ze nuttig werk te laten doen. We doen dat vervolgens ook altijd in overleg met de regio.

De heer Stoffer vroeg naar de nieuwe MIRT-spelregels. Zoals aangegeven in de MIRT-brief verwachten we na de zomer de technisch aangepaste MIRT-spelregels aan de Kamer aan te bieden. Het is een technische aanpassing in die zin dat ze aangepast zijn op de nieuwe Wet Mobiliteitsfonds en dat er wordt geanticipeerd op de Omgevingswet. Ook zijn de informatieprofielen geactualiseerd en zijn de spelregels eenvoudiger en beknopter beschreven. Daarachter zijn we nog in discussie met de MIRT-regio's, de medeoverheden, over bijvoorbeeld een begrip als zicht op een financieringsis van 75% voor het starten van een

MIRT-verkenning. Dat worden de volgende afspraken, die daarna komen. Daarover zijn we nu nog in overleg met de koepels, het IPO, de VNG en de vervoersregio's. Ook gaan we verkennen hoe we met al die partijen betere bestuurlijke afspraken kunnen maken over beheersing en risicoverdeling. Zodra we daaruit zijn, zal ik de Kamer vanzelfsprekend gelijk daarover informeren.

In dit verband vroegen de heer Stoffer en de heer De Hoop ook of we de drempelbedragen willen heroverwegen. Het korte antwoord daarop is dat we de genoemde drempelbedragen niet willen heroverwegen, omdat de bedragen waarnaar de heren verwijzen, specifiek betrekking hebben op de regeling die uitkeringen mogelijk maakt voor grote lokale en regionale projecten en projectpakketten. Dat laatste zeg ik omdat een projectpakket, dat uit verschillende kleinere projecten en maatregelen kan bestaan, ook hieruit bekostigd kan worden. Maar we hebben ook nog andere regelingen die uitkeringen vanuit het Mobiliteitsfonds mogelijk maken. Daar zijn andere criteria en andere eisen ten aanzien van cofinanciering op van toepassing. Denk bijvoorbeeld aan de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen. Ook de regeling versnellingsafspraken woningbouw, waar ik zo nog verder op inga, kent andere drempelbedragen en cofinancieringsvraagstukken. Dus er is meer mogelijk dan alleen die ene regeling met die drempelbedragen van 225 miljoen in de vervoerregio's en 112,5 miljoen elders.

Dan de MIRT-projecten die vertraagd zijn, waar de heer Madlener naar vroeg. Of wacht, die pak ik zo even, want dat hoort bij stikstof. Ik maak eerst even nog de MIRT-spielregels af. De vraag die ik hier heb, heb ik al beantwoord.

De heer Stoffer vroeg nog naar de evaluatie van het programma file-aanpak. In het notaoverleg MIRT dat we in april hadden, heb ik de Kamer inderdaad al toegezegd haar te zullen informeren over de resultaten van de hulpteams, de weginspecteurs, in het kader van filebestrijding bij ongevallen. De beveiliging van bergers valt daar ook onder. We nemen de optie om beveiliging door de bergingsbedrijven zelf te laten doen mee in de evaluatie en de beantwoording die uw Kamer nog ontvangt.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Madlener van de PVV. Gaat uw gang.

De heer Madlener (PVV):

Ja, voorzitter. Die gaat eigenlijk over het vorige onderwerp, het ontsluiten van al die nieuwe woonwijken. Ik en ook de Minister hebben de Vinex-tijd meegemaakt. Wat er nu gebeurt, is eigenlijk ook een soort Vinex-ontwikkeling. Het wordt alleen nomex genoemd: grote woonwijken die worden ontwikkeld. Wij willen vanuit deze commissie daaraan meedoen voor het regelen van de ontsluiting. De fouten bij Vinex zijn natuurlijk destijds gemaakt door te onderschatten hoeveel mensen een auto hebben en willen. Er werden heel veel woningen opgeleverd zonder parkeerplaats en er waren te weinig wegen. De uitgangspunten waren eigenlijk niet waar de vraag in de markt naar was. Waar ik nu bang voor ben, is dat de nieuwe nomex-wijken, net als de Vinex-wijken, te weinig parkeervoorzieningen en ontsluitingsmogelijkheden krijgen met individueel vervoer, dus dat de fouten die in de Vinex-tijd gemaakt zijn nu herhaald worden, maar dan in het kwadraat. Kijkt de Minister ook naar de kwaliteit van die wijken en de ontsluiting en kijkt hij ook naar de vraag uit de markt?

Minister Harbers:

Er zitten een paar elementen in de vraag. Overigens een kleine correctie: het zijn NOVEX-gebieden. Of dat straks tot NOVEX-woningen en NOVEX-wijken leidt, zullen we nog zien. Als ik gewoon kijk naar de versnellingsafspraken die nu gemaakt zijn, zie ik dat daar projecten in zitten op het

gebied van fiets en openbaar vervoer, maar zeker ook investeringen in de autobereikbaarheid. Dus dat alleen al is een indicator dat er ook aan autobereikbaarheid wordt gewerkt in voldoende mate. We weten ook dat mensen die in nieuwe woonwijken gaan wonen over het algemeen van alle modaliteiten gebruikmaken. De precieze inrichting van de gebieden, hoe de parkeernorm daar is, welk type woningen daar komt, zal over het land en over de verschillende wijken verschillen. Het zal uitmaken of het een binnenstedelijk gebied is of een uitleglocatie. Dat zijn uiteindelijk keuzes die lokaal, door de gemeente, worden gemaakt, waarbij we ervan uitgaan dat iedereen, alle gemeentes, gewoon kwalitatief goede woonwijken wil die voorzien in de behoefte van de mensen die daar gaan wonen. Maar dat is echt een keuze die we daar laten. Wat wij mogelijk maken, is de ontsluiting, en het beeld dat wij nu hebben bij de versnellingsafspraken is dat dat met alle modaliteiten zal zijn.

De heer **Madlener** (PVV):

Ja, dat is een beetje het wensdenken waar ik dus bang voor ben, want dat was in die Vinex-tijd precies hetzelfde. Daar gingen ze uit van wie er zou komen wonen, een gezin met gemiddeld één auto, maar dat bleek in de praktijk heel anders. Ik zie nu dat al die wethouders denken: het wordt al duur genoeg, we willen alles op elkaar proppen, we gaan het autobezit ontmoedigen door wijken op te leveren met een heel lage parkeernorm. Dan kan je daarna ook gaan rekenen met minder auto's en dan kan die infrastructuur ook achterwege blijven deels. Ik ben hier dus niet gerust op. Maar goed, ik ga hier verder over praten met mijn collega van de woningontwikkeling. Ik houd het in de gaten en ik hoop dat Minister Harbers dat ook doet, want ik heb grote zorgen over de ontwikkeling van al die, wat was het, NOVEX-wijken.

Minister **Harbers**:

Als ik goed ben geïnformeerd, is het gesprek over de woonvisies et cetera op dit moment in een andere zaal bezig. Vanzelfsprekend werken collega De Jonge, de Staatssecretaris en ik goed samen. Wij letten goed op de ontsluiting van die wijken en collega De Jonge let erop dat de huizen op tijd gebouwd worden en dat die ook naar wens van de toekomstige bewoners zijn.

Nu we toch bij dit thema zijn zal ik direct even de vragen meenemen over die 7,5 miljard euro ter ontsluiting van de nieuwe woongebieden.

Mevrouw Van Ginneken merkte op dat die 7,5 miljard ook moet bijdragen aan de opgaven die in de Integrale Mobiliteitsanalyse, de IMA, zijn gesteld. Zij vroeg of we die indicator zodanig aan kunnen passen dat we rekening houden met de aangepaste vraag. Die toezegging kan ik doen. Deze zomer werken we ook aan een nieuwe analyse van het netwerk en van de impact van woningbouw op dat netwerk. Met «netwerk» bedoel ik de rijksinfrastructuur, waar het gaat om openbaar vervoer, maar ook rijkswegen. De impact van woningbouw op de hoofdinfrastructuur nemen we ook mee. Er worden nieuwe indicatoren meegenomen. De woningbouwopgave, maar ook de vrachtwagenheffing en meer thuiswerken zijn overigens grotendeels al in de IMA meegenomen.

De heer Koerhuis merkte op dat de Rekenkamer vorige week een rapport heeft gepubliceerd over de Woningbouwimpuls. Hij vroeg hoe we daarnaar kijken en of ik dat in het achterhoofd wil houden bij de overige ruim 6 miljard die we nog moeten besteden uit die 7,5 miljard. In de eerste plaats is de vaststelling dat we met de versnellingsafspraken die we nu gemaakt hebben, voor ons gevoel toch wel een prop uit de pijplijn hebben kunnen halen en veel woningbouwplannen kunnen lostrekken door te investeren in de bereikbaarheid van die nieuwe wijken. Wij sturen daarbij sterk op het realiseren van de infrastructuur in samenhang met de woningen. Vanuit de infrastructuur kunnen we natuurlijk hele specifieke prestatieafspraken maken met de provincies en gemeenten die het betreft.

Dat wordt ook in de specifieke uitkering ondergebracht bij dergelijke criteria.

We gaan nu aan de slag, ook richting het bestuurlijk overleg MIRT in het najaar, met de grootschaligere gebieden en dus ook met de grootschaligere bereikbaarheidsopgave. En daarbij kijken we wel degelijk ook naar de buitenstedelijke infrastructuur, precies wat ik net noemde, eigenlijk de hoofdinfrastructuur van Nederland. De kleinere projecten voor de lokale en regionale ontsluiting hopen we nu met de versnellingsafspraken geregeld te hebben, maar straks is de grote opgave om te identificeren waar door de bouw van nieuwe woningen het hoofdwegennet of het hoofd-ov-net vastloopt. Dan moet je op die punten zorgen voor extra capaciteit, zodat niet de hele regio vastloopt door de toevoeging van nieuwe woningen.

De heer Minhas vroeg of de huidige MIRT-toekenningen al aan het afweegkader woningbouw voldoen. Het kort antwoord is ja. Bij de versnellingsafspraken hebben we gebruikgemaakt van een set criteria die heel erg lijkt op die in het afweegkader en die focus op de versnelling van de woningbouw op korte termijn door infra-investeringen.

Voorzitter, dat over die 7,5 miljard en het onderdeel van de versnellingsafspraken.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Voor de VVD was die 7,5 miljard vooral bedoeld voor buitenstedelijke infrastructuur, opdat we daar nieuwe grote woonwijken kunnen bouwen. We hebben gezien dat 1,2 miljard gaat naar binnenstedelijke infrastructuur. Ik hoor de Minister ook zeggen dat dit ook is omdat we snel iets wilden doen. Voor het najaar hebben we iets meer tijd. Dan gaan we kijken naar grotere nieuwe woonwijken. Krijg ik dan ook de toezegging dat het grootste deel van die 6 miljard ook naar die buitenstedelijke infrastructuur gaat?

Minister Harbers:

Ja. Voordat het begrip buiten- en binnenstedelijk verwarrend oplevert, in het coalitieakkoord is opgenomen de ontsluiting van binnenstedelijke gebieden, de oude NOVI-gebieden, thans NOVEX. We houden dat ook goed in de gaten. Ik zeg niet toe dat de volledige ruim 6 miljard alleen naar buitenstedelijke infrastructuur gaat. Er zullen ook nog grootschaligere binnenstedelijke projecten zijn, bijvoorbeeld als het gaat om het openbaar vervoer. Wij kijken goed hoe we de capaciteit van de hele rijksinfrastructuur maximaal kunnen inzetten voor de ontsluiting van nieuwe woonwijken, zowel binnenstedelijk als daarbuiten. Het hangt per regio af of je dan een binnenstedelijk knelpunt krijgt of op de hoofdinfrastructuur. De Kamer krijgt de afwegingen vanzelfsprekend dit najaar van ons.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik hoor de Minister zeggen: rijksinfrastructuur, maar de eerste 1,2 miljard gaat vooral naar gemeentelijke infrastructuur. Is de toezegging die ik hoor, dat het grootste deel van die 6 miljard naar rijksinfrastructuur gaat?

Minister Harbers:

Bij het domein waar ik verantwoordelijk ben, voor wegen, spreek ik in principe over het hoofdwegennet. Daaromheen kijken we regionaal nog naar cofinanciering. We doen heel veel projecten in dit land samen met provincies, gemeenten en het Rijk. Een taak is wel degelijk ook om te zorgen dat de snelwegen niet vastlopen als je ergens nog een woonwijk toevoegt. De Staatssecretaris zal zo meteen nog ingaan op het openbaar

vervoer in binnenstedelijke gebieden, maar dat wordt uiteindelijk door vervoerregio's geregeld. Ik ga niet toezeggen dat al het openbaar vervoer dat we aanleggen, alleen maar buiten de stad is, want de woningen worden ook binnen de stad gebouwd.

Dan hebben we een belemmering waar het gaat om stikstof. Eerst even over wat er aan de hand is met de stikstofdeskundigen. Dat zijn niet alleen mensen die berekeningen moeten maken, en die duren ook niet allemaal tweeënhalf jaar, zoals de heer Madlener zei. We hebben een aantal deskundigen binnen Rijkswaterstaat, en overigens ook bij marktpartijen en medeoverheden, die het hele reken- en onderbouwwerk rond stikstof kunnen doen. Een deel van de berekeningen wordt ook daadwerkelijk door externe bureaus gedaan. Maar de berekening is één ding, daarna is er de ecologische beoordeling: wat leer je uit die berekeningen van de mogelijke effecten van stikstofdepositie op de natuur? Vervolgens zul je mitigerende maatregelen moeten zoeken. Uiteindelijk hoort daar ook bij het sluiten van vrijwillige overeenkomsten met ondernemers, over waar je kunt salderen, het opzoeken van plekken waar compenserende maatregelen kunnen worden getroffen, en niet onbelangrijk: het verwerken van de resultaten van al die besluiten en activiteiten in de toelichting bij het tracébesluit et cetera, zodat het ook juridisch hard is. Sinds afgelopen jaar dienen we dat met een maximale rekenafstand van 25 km te onderzoeken. Daarmee is de onderzoekslast voor projecten met wegverkeer bijvoorbeeld fors toegenomen. Het is die capaciteit die schaars is, niet alleen bij de rijksoverheid, maar ook in de markt, omdat het een capaciteit is die we door het stikstofprobleem ook pas de laatste paar jaar veelvuldig nodig hebben. We hebben simpelweg geconstateerd dat we om reden van de hoeveelheid deskundigen die we hebben, moeten prioriteren waar we die inzetten. We kunnen op twee projecten tegelijk deze deskundigheid bij elkaar brengen. Dat is de reden dat we een aantal projecten hebben moeten prioriteren en in de tijd hebben moeten uitzetten. Ik betreur dat, maar het is ook een realiteit van het probleem waar we vandaag de dag mee te maken hebben en ook van de noodzaak om het stikstofprobleem uiteindelijk structureel op te lossen, want alleen op die manier kunnen we uit deze klem komen.

Uiteraard is ook door mijn voorgangers en ook thans al ingezet op uitbreiding van die capaciteit. Daar blijven we ons voor inzetten. Er worden stikstofdeskundigen ingehuurd. En vooral hebben we een intern opleidingstraject gestart om binnen Rijkswaterstaat – maar dat zal ook binnen ProRail gelden – extra stikstofdeskundigen op te leiden.

Het is dus meer dan simpelweg rekenen. Het is zorgen dat het besluit dat uiteindelijk genomen wordt, het ook haalt en juridisch hard is. Ik noemde het net al: dit is ook de noodzaak voor de stikstofaanpak zoals gepresenteerd door mijn collegaminister Van der Wal. Op dit moment is het mitigeren, salderen, kijken of je het in een regio kunt oplossen, maar pas als we de natuur structureel hebben verbeterd en het stikstofprobleem langs die weg oplossen, hebben we in de toekomst weer echte ruimte voor noodzakelijke infraprojecten.

De heer Koerhuis vroeg hoe de planning van die elf MIRT-projecten die geprioriteerd zijn, eruitziet. De verwachting is dat als alles volgens planning loopt, deze projecten begin 2025 zijn voorzien van de benodigde beoordelingen en de projectbesluiten zijn genomen. Dat wil niet zeggen dat ze allemaal tot dat tijdstip wachten, want het gaat volgtijdelijk binnen die elf projecten. In het najaar zal ik u per project een planning geven via de MIRT-voortgangsbrief.

We hebben bij het bepalen van die prioriteiten overigens niet alleen gekeken naar de vervoerswaarde en de oorspronkelijke doelstellingen van het MIRT-project, maar ook naar of provincies bijvoorbeeld zelf capaciteit beschikbaar hebben om te helpen om die projecten vlot te trekken. En niet onbelangrijk, we hebben ook met een schuin oog gekeken: als je straks de uitkomsten hebt van die stikstofbeoordeling, lukt het je dan ook in de

regio om met de kennis van nu voldoende stikstofruimte te vinden? We hebben daarom ook de verwachting dat de binnenstedelijke versnellingsafspraken door kunnen gaan.

Dan de vraag van de heer Stoffer over het intrekken van de snelheidsmaatregel. Wat daarbij is gebeurd, is dat we die snelheidsmaatregel niet inzetten voor de MIRT-projecten, omdat de precieze opbrengst van die snelheidsverlaging niet zeker is op het vereiste detailniveau. En dat hebben wij nodig om de tracébesluiten te kunnen nemen. De stikstofruimte door de snelheidsverlaging zelf is wel ingezet, bijvoorbeeld om de bouw van 23.000 woningen mogelijk te maken.

De heer De Hoop vroeg naar een integrale afweging om bijvoorbeeld te voorkomen dat mobiliteitsinvesteringen ten koste gaan van de woningbouw. De prioriteit die wij nu bij deze MIRT-projecten leggen, legt geen claim op de stikstofruimte. Het is eigenlijk enkel de werkvolgorde van de projecten. Per project zal je dan ook aan de slag moeten om te kijken hoe je het kunt mitigeren of compenseren in de omgeving. Het enige wat we hebben gedaan, is kijken of het realistisch denkbaar is, als je met zo'n project aan de slag gaat, dat je daarvoor op deze termijn ook de stikstofruimte vindt in de regio. We hebben ook gekeken of die projecten wel de goede dingen doen wat betreft bereikbaarheid, modal shift in het geval van een sluis, of woningbouw. Je kunt ook geen woningbouw realiseren als je niet de bijbehorende infrastructuur kunt realiseren vanwege het stikstofprobleem.

De voorzitter:

De heer Madlener heeft een vraag over stikstof.

De heer Madlener (PVV):

Tenzij de Minister een blokje stikstof heeft dat nu bijna afgerond is.

Minister Harbers:

Ik heb nog een of twee vragen. De heer De Hoop vroeg ook nog of keuzes die structureel tot minder stikstof leiden, voorrang zouden moeten krijgen. Daarbij past de constatering dat de mobiliteitssector natuurlijk ook bijdraagt aan het terugdringen van de stikstofuitstoot, onder meer doordat voertuigen steeds schoner worden, door het feit dat we de maximumsnelheid twee jaar geleden hebben aangepast, doordat andere modaliteiten, zoals zeevaartschepen, meer gebruikmaken van walstroom. We dragen met subsidieregelingen bij aan verduurzaming van de binnenvaartschepen. Er zijn subsidieregelingen voor schoon en emissieloos bouwmaterieel. Ook op die manier zijn we bezig met de hele mobiliteitssector, om te zorgen dat de stikstofuitstoot naar beneden gaat, en niet het minst doordat auto's in de toekomst in toenemende mate en uiteindelijk volledig elektrisch zullen zijn. Daarmee heb ik het blokje stikstof afgerond.

De voorzitter:

Dan is er een vraag van de heer Madlener en daarna van de heer Minhas.

De heer Madlener (PVV):

Dit sluit precies aan bij mijn vraag. Waar Denemarken bijvoorbeeld rekent met 3 of 5 km waar de stikstof neerslaat, gaat Nederland op 25 km ver kijken ervan uitgaand dat daar stikstof neerslaat. Het is echt belachelijk hoe Nederland dat heeft bedacht. De Minister zal wel zeggen dat het de rechter is, maar het zijn natuurlijk onze eigen regels die de rechter toetst. Andere landen doen dit heel anders en veel slimmer, maar Nederland heeft nu eenmaal zichzelf totaal op slot gezet.

De Minister zegt: het lost zichzelf op. Dat is waar. Over een paar jaar zijn er alleen nog maar elektrische auto's te koop en dan is het stikstofprobleem qua vervoer dus helemaal opgelost. En die wijken bouw je voor zestig jaar

of zoiets. We zijn eigenlijk bezig om het onszelf heel moeilijk te maken vanwege een heel tijdelijk probleem.

En dan mijn vraag. Die wijkontwikkelaars zijn nu allemaal bezig met die stikstofberekeningen. Dan is het natuurlijk heel verleidelijk om te denken: weet je wat we doen, we gaan hele autoluwe wijken maken, dan hoeven we met heel weinig auto's te rekenen, want die mensen kunnen dan niet met de auto, die moeten met de tram of de trein, en zo kunnen we lekker een beetje de stikstofregels omzeilen door wijken te bouwen die autoluw zijn.

En dan die druk. De Minister praat er eigenlijk een beetje omheen en zegt: we gaan gewoon uit van wat er op ons bordje komt. Ik zie juist wel een beweging dat die stikstofregels gaan leiden tot wijken die niet leefbaar zijn in de toekomst, waar dat gebrek aan mobiliteit ingebakken zit, terwijl het een tijdelijk probleem is. Is de Minister het met mij eens dat die druk er is? Ziet hij erop toe dat dit niet gebeurt?

Minister Harbers:

Ik herhaal een beetje wat ik net zei. Dit zijn lokale afwegingen en dit zijn ook de afwegingen die de Minister voor Volkshuisvesting meeneemt in het maken van afspraken met de regio's. Ik herhaal gewoon het antwoord van daarnet. Wij zien welke voorstellen voor verkeersmaatregelen wij bij de versnellingsafspraken langs hebben gekregen, en daar zitten ook voldoende projecten bij op het gebied van automobilititeit. Dat zou wel een indicator kunnen zijn dat de soep niet zo heet gegeten wordt als de heer Madlener nu zegt.

Ten tweede kijkt iedereen die woningen ontwikkelt natuurlijk ook naar wat de markt vraagt. We zien gewoon dat mensen die ergens gaan wonen nog altijd de auto gebruiken en daar ook een plek voor willen hebben. Alleen, het karakter van een wijk verschilt, dat zien we al sinds jaar en dag; of het een binnenstedelijk woningbouwplan is of eentje aan de rand van de stad of op een uitleglocatie. Naarmate het verder uit het centrum ligt, zul je in de praktijk ook zien dat er meer behoefte is aan een plek voor de auto.

De heer **Minhas** (VVD):

Een van de belangrijke taken die we als parlement hebben is het controleren van de regering. Bij de toekenningen hebben we gezien dat er een redelijk summier overzichtje is gestuurd wat het doel is van die toekenning en waar dat mogelijk toe leidt. Ik noem een simpel voorbeeldje: in de regio Amsterdam komen er zomaar 15.000 tot 20.000 woningen bij, als je dat allemaal bij elkaar optelt. Is de Minister van mening dat die summiere toelichting concreter moet worden, zodat de Kamer haar controlerende rol op een betere manier kan uitvoeren, op basis van het afwegingskader? Dat kan nog niet of onvoldoende met datgene wat u de Kamer heeft aangeboden.

En daarbij zeg ik ook iets over die claim; bijvoorbeeld in de regio MRA 15.000 tot 20.000 woningen in deze ronde, en in de regio Rotterdam 40.000 nieuwe woningen. Dan kan het niet anders dan dat u voor de toekomst ook een claim legt op de grotere rijksinfrastructuur, als het gaat om mobiliteit, spoorverbindingen en dat soort dingen meer. Kunt u dan ook meegeven aan de Kamer dat we door deze besluiten indirect een besluit moeten nemen over toekomstige investeringen in de rijksinfrastructuur?

Minister Harbers:

Dat laatste is naar mijn oordeel niet het geval, dat we indirect een claim leggen op toekomstige investeringen. We hebben hier juist gekeken naar welke plannen klaarliggen en hard zijn, maar nog de noodzakelijke ontsluiting missen op wijk- of stadsniveau, in ieder geval lokaal.

Over het eerste: het is ook aan de Kamer om te beoordelen welke informatie ze mist. Ik leid hieruit af dat er gebrek aan informatie is. Dan hoor ik graag wat wij nog dienen aan te leveren.

De heer **Minhas** (VVD):

Even over dat laatste punt dat ik inbracht, dat ging er met name om of er een potentiële claim is op grotere verbindingen. Is de Minister van mening dat die 40.000 woningen die er mogelijk bij komen in de regio Rotterdam, voldoende bereikbaar zijn met het hoofdinfranet dat er ligt? Deze toekenningen zijn met name bedoeld voor kleine aanpassingen, als ik de bijdrage zojuist goed heb gehoord, zoals ergens een rotonde erbij of een afslag. Voldoet het hoofdinfranet nog steeds in die regio's? Als dat niet zo is, zou ik daar graag informatie over willen hebben. Wat betreft die informatiewens zou ik een betere toets willen op basis van die integrale afwegingen die u zelf hebt gedeeld met de Kamer.

Minister **Harbers**:

Ook even de vaststelling: het gaat niet om één project van 40.000 woningen, maar dat is verdeeld over een aantal kleinere projecten. Juist daarom hebben we gekeken wat je dan met kleinschalige ontsluiting mogelijk kan maken. Bij de besteding van de ruim 6 miljard die overblijft kijken we naar het grotere geheel in een regio en naar mogelijke impact op het netwerk.

Laten we het zo afspreken dat ik graag de aanvullende vragen tegemoetzie die de Kamer nog heeft. Die zullen we vanzelfsprekend beantwoorden, ook bij de volgende ronde in het najaar.

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

Ik vond het antwoord op mijn vraag over die integraliteit niet helemaal bevredigend. Ik proefde dat de Minister zei: we hebben gewoon onze MIRT-plannen en die willen we doorvoeren en dat staat los van wat er nu met stikstof speelt en de plannen die een Minister voor Wonen bijvoorbeeld heeft. Maar het is toch zo dat de verbreding van een weg een claim legt op stikstofruimte voor andere dingen? Ik zou graag wat meer toelichting willen op wat dat nou doet en of er gezocht wordt naar meer integraliteit. Wat voor gesprekken voert hij daarover met de Minister van VROM? Dat is mij nog niet duidelijk.

Minister **Harbers**:

In de eerste plaats de vaststelling dat woningbouw over het algemeen niet heel veel stikstofruimte nodig heeft, en zeker niet naarmate we dat in de tijd meer emissieloos gaan doen. Daarvoor hebben we ook de bouwvrijstelling. Maar het blijft zaak dat iedereen die op dit moment iets wil wat te veel stikstofdepositie veroorzaakt, stikstofruimte nodig heeft, dat is gewoon de realiteit van alledag. Woningbouw en infrastructuur beoordelen wij in samenhang. Dat hebben we ook bij deze versnellingsafspraken gedaan. Wij hebben daarbij meegewogen dat een investering in infrastructuur in combinatie met woningbouw gerealiseerd kan worden. Een van de afwegingscriteria is of provincies en/of gemeenten daar wel of geen stikstofproblemen bij verwachten, dus daar is die afweging gewoon gemaakt.

Waar het gaat om MIRT-projecten zou ik het ook niet zo digitaal willen zien, bijvoorbeeld om bij een MIRT-project voor een snelweg, om maar iets te noemen, alleen maar te zeggen: dat vinden we slechter dan woningbouw. Zonder zo'n grootschalige ontsluiting zou je heel veel woonwijken ook niet kunnen realiseren. Maar ik kan het niet mooier maken; in heel veel regio's is het echt sprokkelen om te kijken waar je de stikstofruimte op dit moment vandaan haalt voor de samenhang van de dingen die daar gerealiseerd moeten worden. Dat geldt overigens ook voor de energietransitie en voor nieuwe werklocaties. Dat zal in

samenhang moeten en dat doet alles bij elkaar aanspraak op stikstofruimte die op dit moment slechts beperkt voorradig is.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik weet dat ik door mijn interrupties heen ben, maar mijn vraag is niet beantwoord of de Minister een lijst onderhoudsprojecten op het ministerie heeft liggen die we volgend jaar zonder stikstofruimte kunnen starten.

Minister **Harbers**:

Daar kom ik nog op.

Ik kijk nog even snel naar de criteria. Bij die 1,2 miljard euro hebben we getoetst op het effect op het netwerk. Als de IMA-uitkomsten zouden verslechteren, en daar zit woningbouw al in, dan vielen ze eruit bij de toekenning in het kader van deze 1,2 miljard. Dat is het hopelijk geruststellende antwoord op de vraag van de heer Minhas.

Tot slot nog de instandhouding. Diverse sprekers, de heer Koerhuis, de heer Stoffer, hebben gevraagd om de instandhouding naar voren te halen, om van 2026 naar 2024 te gaan. Nu is het ook zo dat we niet pas in 2026 beginnen te werken aan het uitgesteld onderhoud. In het hoofdlijnen debat begin dit jaar heb ik aangegeven dat ik niet eerder dan in 2024 een langjarig beeld van de instandhouding kan geven, omdat we er echt nog een paar keuzes voor moeten maken. Voor het begrotingsdebat van dit jaar wil ik op hoofdlijnen reeds een basiskwaliteitsniveau schetsen en met de Kamer delen. We moeten ons daarbij ook bedenken dat Rijkswaterstaat en ProRail werken met meerjarige contracten, waardoor je ook niet in één keer de knop kunt omzetten. Dat aangepaste prestatieniveau zal dus via een ingroeimodel zichtbaar worden, maar we gaan er al eerder mee aan de slag en vanaf 2026 met de structurele doorkijk. Als de mogelijkheid zich voordoet om hierop al eerder te anticiperen, dan zal Rijkswaterstaat dat uiteraard niet nalaten, maar ik wil dit najaar eerst het gesprek voeren met de Kamer over het aangepaste basiskwaliteitsniveau en of we het daarover eens zijn.

De budgetspanning is fors. Dat komt omdat in het coalitieakkoord de gevalideerde behoefte is afgedekt, zoals vorig najaar aan de Kamer gemeld is. Er worden nog validaties uitgevoerd over de actuele inzichten. Die validatie voor de Rijkswaterstaatnetwerken wordt dit jaar gestart. Ik wil dat we voor de begroting voor volgend jaar in ieder geval het basiskwaliteitsniveau rond hebben, maar dan herhaal ik mezelf. Dan de lijst onderhoudsprojecten die we klaar hebben liggen bij uitstel van de MIRT-projecten, waar de heer Koerhuis naar vroeg. In het wetgevingsoverleg van vorige week heb ik toegezegd de Kamer voor Prinsjesdag te informeren over welke projecten als eerste worden aangepakt als het gaat om onderhoud. Vanzelfsprekend kijken wij nauwlettend waar aanleg nog verder in de vertraging zou komen en welk onderhoud we dan naar voren zouden kunnen halen. Dan kunnen we met projectteams schuiven en die inzetten voor andere werkzaamheden, zoals op het gebied van vervanging en renovatie. Over de projecten die als eerste worden aangepakt, informeer ik de Kamer voor Prinsjesdag. Mocht het aan de orde zijn dat we moeten schuiven tussen aanleg en onderhoud, dan informeer ik de Kamer daar ook over. Ik zal daar ook verder op ingaan in de MIRT-najaarsbrief, mocht dat aan de orde zijn, want ik hoop natuurlijk vooral dat we de aanleg nog vooruit kunnen brengen. Ik zeg de heer Koerhuis toe dat de Kamer betrokken wordt bij de keuzes die we daar maken.

Daarmee ben ik aan het eind van het algemene deel.

De **voorzitter**:

Maar niet dan nadat er nog een vraag is van de heer Stoffer van de SGP.

De heer **Stoffer** (SGP):

Over het meerjarenplan instandhouding begrijp ik dat de Minister zegt: ik begin daar zo snel mogelijk mee als kan en het verloop, eerst in 2024 en daarna in 2026, heeft te maken met contracten die afgesloten zijn en die nog lopen. Eigenlijk verloopt het zo langzaam dat het laatste contract in 2026 is verlopen. En dan kan op alle gebieden begonnen worden met iets nieuws, om het maar in gewone mensentaal te zeggen.

Minister **Harbers**:

Nee, zo zit het niet. We hebben die contracten. Je kunt ook niet gelijk zeggen: ik heb nu weer geld en ga morgen aan de slag, want dan moet je ook nog weten wat je daarvoor moet doen. Dat is gewoon een praktische belemmering. Aan de vraagkant zijn we de hele onderhoudsbehoefte structureel goed aan het inregelen, ook op basis van een nieuwe validatie, nu we weten hoeveel geld erbij is gekomen. Ondertussen kijken we ook hoe het netwerk er nu aan toe is. Er zijn ook projecten waar het onderhoud in het verleden is uitgesteld, maar misschien ben je suboptimaal bezig als je precies de volgorde pakt waarin die ooit zijn uitgesteld, omdat een brug of een weg bij het ene uitgestelde onderhoud eigenlijk nog in prima staat is, terwijl een andere misschien sneller verslechtert. We moeten gewoon weer even de hele staat opnemen. Dat willen we uiteindelijk vanaf 2026 structureel geregeld hebben in een lang, meerjarig instandhoudingsplan. In de tussentijd werken we volgens een aangepast basiskwaliteitsniveau dat ik dit najaar presenteer. Vanzelfsprekend gebruiken we ook de middelen die de komende jaren beschikbaar zijn om meer te doen aan instandhouding, onderhoud, vervanging en renovatie. De eerste keuzes op dat gebied leg ik dit najaar bij de begroting aan de Kamer voor. Een lopend contract kan gewoon een belemmering zijn om meteen morgen aan de slag te gaan. Daar zul je dan wat moeten gaan openbreken.

De heer **Stoffer** (SGP):

Op zich wel helder, voorzitter. Het gaat niet om de details. We moeten het er op hoofdlijnen over hebben, zoals mevrouw Van Ginneken zei. Ik begrijp dat we praktisch inzicht krijgen in wat het ongeveer gaat betekenen vanaf zeg maar dit najaar. En dan worden we uiteraard gewoon op de hoogte gehouden van het verdere verloop, schat ik in, en dan hebben we in 2026 alles *pico bello* geregeld. Laten we dat maar als eindpunt nemen.

Minister **Harbers**:

Ja, dat is ook de korte samenvatting: het is een mammoettanker die moet keren om te zorgen dat we langjarig stabiel de instandhouding op peil houden. Voordat we de nieuwe eisen hebben, beginnen we gewoon volgens de bestaande eisen het geld te gebruiken voor 2023/2024. En ondertussen werken we aan het keren van die mammoettanker richting de structurele, betere toekomst.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan mevrouw de Staatssecretaris, mevrouw Heijnen. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dank u wel voorzitter. Ook van mij hartelijk dank aan de Kamerleden voor hun inbreng. Anders dan de Minister loop ik iets korter mee in Den Haag. Dat betekent ook dat je met nieuwe ogen naar zo'n MIRT-proces kunt kijken.

In de zes maanden dat ik Staatssecretaris ben, heb ik tijdens de MIRT-bezoeken mogen ervaren dat er door heel veel mensen, door vele overheidslagen en ook door vele collega's hard is gewerkt aan een mooie

uitwisseling van portefeuilles en ideeën. Dat is precies wat we ook hebben ervaren tijdens de werkbezoeken die we hebben gebracht en gehad in de regio's over het MIRT. We hebben daar heel veel ambities en wensen naar boven horen komen die er zijn in het land. Die worden vervolgens hopelijk volwassen met een onderzoek, met een verkenning en vervolgens ook met een planuitwerking. Uiteindelijk hopen we natuurlijk dat ze ook gerealiseerd worden. Als resultaat hebben we dan een mooier Nederland, een sterker Nederland en een voortvarender Nederland. Op bepaalde punten moeten wij ook moderniseren want we moeten meer regie, meer flexibiliteit en meer projectbeheersing proberen te bereiken, maar in de kern hebben we met het MIRT-proces wel een prachtig instrument in handen om tot de goede keuzes te komen.

Dan het spoor. Daarvoor geldt: de basis op orde. De prioriteit ligt op het onderhoud, de toekomstbestendigheid en de veiligheid van het spoor. We hebben grote ambities. We willen bijvoorbeeld tientallen procenten meer reizigers in de trein zien te krijgen. Dan moet het systeem daar ook klaar voor zijn. Dat moet robuust genoeg zijn. Dat belang wordt ook onderschreven door regionale overheden en door de sector, ook aan de landelijke ov- en spoortafel die ik onlangs had. Dat betekent dus dat we scherpe keuzes moeten maken over wat we nu doen en wat later kan. Ik wil inzetten op zichtbare stappen, waarbij ook met kleinere ingrepen soms veel te bereiken is. Ik wil daarbij in het bijzonder kijken naar kansen in de grensregio's. Ik hoorde zonet ook wat gepingpong tussen een aantal Kamerleden over het belang van grensoverschrijdend openbaar vervoer. Toen dacht ik bij mezelf: de PVV was toch altijd voor bepaalde grensoverschrijdende projecten? Ik kom natuurlijk uit Limburg en ik heb altijd goed samengewerkt met de PVV-fractie in Maastricht, maar ook in het Limburgse parlement. Ik heb het dus net nog even opgezocht. Ze waren voor het rehabiliteren van de Avantislijn. Dat is de lijn van Heerlen/Kerkrade naar Aken. Ze zijn ook voor het verbeteren van de bereikbaarheid Maastricht/Aken/Luik. En ze zijn voor het aansluiten van VDL NedCar op het hoofdspoor richting Antwerpen. Wat ik daaraan belangrijk vind, is dat de meerwaarde ervan wordt gezien, en niet alleen maar voor shoppende dames of heren; ook u kunt met de trein naar Aken of Luik om een stropdas of een pochetje te kopen. Het gaat erom dat je niet in grenzen denkt als je in een grensregio woont. Dan moet je dus toch proberen te kijken waar de economische kansen liggen. Daarom vond ik het toch belangrijk om dat nog even te benoemen. Ik kon het niet laten, maar ik denk dat ik nu een interruptie krijg.

De heer **Madlener** (PVV):

Ja, dat klopt. Dit is wel een hele leuke bijdrage en dat geeft mij ook de kans om daarop te reageren. Ik heb al gezegd dat wij natuurlijk voor een goed openbaar vervoer zijn. Als je in Limburg woont, ga je misschien wat eerder naar Duitsland dan als je in de Randstad woont; dat begrijp ik. Maar ik wil dat we toch opletten om die hobby's rondom het modewoord «internationale verbindingen» toch niet uit de hand te laten lopen, en eens kijken wat dat kaartje ons dan kost. En dan gaat het toch een beetje mank. Dan zie je namelijk dat wij straks spoorlijnen gaan subsidiëren die door Duitsland rijden. Dan vraag ik me af waar jullie mee bezig zijn. We hebben in Nederland een grote behoefte aan vervoer, en een bepaalde vervoersarmoede, en dan gaan we hier Duitse lijnen zitten sponsoren. Ik wil weten hoeveel subsidie er dan naar zo'n treinkaartje gaat. En dan zie ik dat de berekeningen zeer negatief zijn. Het is totaal niet rendabel. Ik ben niet tegen een treinlijn. Als daar genoeg mensen in heen en weer rijden en daarvoor betalen is dat prima. Maar als zo'n treinkaartje straks € 10 belastinggeld gaat kosten om in Duitsland te gaan rijden, denk ik: waar is Nederland nu mee bezig? Ik hoop dat de Staatssecretaris dát ook begrijpt.

Staatssecretaris Heijnen:

Dat is heel fijn om te merken, want uiteindelijk blijken we het meer met elkaar eens te zijn dan ik in eerste instantie even dacht tijdens de inbreng. Ik ben namelijk ook tegen onnozele of onnodige projecten waarvan nut en noodzaak niet kunnen worden aangetoond. Maar het fijne is wel dat we elkaar kunnen vinden op momenten dat het echt van toegevoegde waarde is. Dat vind ik ook richting de toekomst heel positief. Natuurlijk wil je lijnen niet zeer zwaar subsidiëren, maar als het een aanjaagfunctie heeft voor bijvoorbeeld goede economische ontwikkelingen kun je misschien in het begin iets meer bijleggen. Maar je moet wel altijd zicht hebben op acceptabele bedragen, al wil ik niet zeggen dat het helemaal rendabel moet zijn. Ik zou er dus mee willen doorgaan, en ook met de rest van de projecten. Die zijn in Nederland, dus dat zal hopelijk aanspreken. Ik vind dat een aantal mijlpalen al wel te melden zijn de afgelopen maanden, zeker op de Lelylijn. Meneer De Hoop verwees daar ook al naar. We hebben afgesproken een MIRT-onderzoek te starten, en als niet-Randstedeling en inwoner van een grensregio weet ik ook hoe belangrijk regionaal vervoer is en hoe belangrijk het is om goed verbonden te zijn met de rest van Nederland. Daarom wordt in het MIRT-onderzoek dus verder uitwerking gegeven aan de bijdrage van de Lelylijn aan de versterking van de economie van het Noorden, de ontsluiting van nieuw te ontwikkelen woningbouwgebieden én betere internationale treinverbindingen met het noorden van Duitsland. Want niet voor niets hebben we ook de Lelylijn aangemeld voor het TEN-T-programma. Dat is dus belangrijk, omdat meneer De Hoop terecht zei – ik zal dadelijk nog wat uitgebreider daarop ingaan – dat we nog wel goed naar de financiering moeten kijken, want daar moet nog wel een flink bedrag bij.

Wat andere mijlpalen zijn de realisatiebesluiten voor het project Den Bosch-Vught. Dat betekent weer een mooie stap voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Zeeland kan met het geld uit het Nationaal Groeifonds aan de slag met de realisatie van de railterminal Gent-Terneuzen. Voor de oude lijn tussen Leiden en Dordrecht is een MIRT-verkenning in zicht.

Voorzitter. De Minister had het al over het versnellingspakket voor de 135.000 bereikbare woningen in de komende vijf jaar. Daarbij gaat het nadrukkelijk ook over ov en fiets. We hebben het over nieuwe fietsroutes en bruggen en over vernieuwingen rond ov-stations en mobiliteitshubs. Zo dragen ruim twintig projecten bij aan het kunnen gebruiken van de fiets. Ook hebben we twintig projecten voor verbetering van een busstation, een treinstation of een mobiliteitshub. Daar ben ik erg blij mee, want zeker in de Randstad is het heel essentieel dat meer forenzen kiezen voor het ov en voor de fiets. Ik heb laatst nog een snelfietsroute mogen openen, en die is ontzettend belangrijk omdat de weg ernaast volloopt. Ondanks dat die binnenkort verbreed gaat worden, zijn er toch nog alternatieven nodig, omdat het anders opnieuw vaststaat als nog meer mensen voor de auto kiezen. Dus het is niet of-of, maar het is echt een en-combinatie. Het fijne aan het hele MIRT-proces vind ik ook dat we kijken hoe de modaliteiten elkaar kunnen versterken en hoe ze op elkaar kunnen aansluiten.

Het is aan ons om samen met de regio ervoor te zorgen dat ov en fiets een aantrekkelijke optie zijn vóórdat de nieuwe bewoners er wonen en al gewend raken aan het feit dat ze dan voor alles een auto moeten pakken. Als de auto eenmaal in het systeem zit, ben je misschien ook wel te laat, want dan krijg je mensen moeilijk weer uit de auto, terwijl het misschien een heel goed en volwaardig alternatief kan zijn. De versnellingsafspraken die we nu aan het maken zijn, zie ik als een goeie eerste stap om te komen tot investeringen in de deur-tot-deurreis. Ze vragen natuurlijk ook om extra investeringen in de hoofdinfrastructuur. Daarmee gaan we aan de slag richting het BO MIRT van dit najaar.

Ik ga dan graag over op de blokjes. Ik doe dat op dezelfde manier als de Minister. Ik heb een paar vragen in de categorie overig. Misschien eerst over het ov en de fiets. Ik vind het van heel groot belang dat we een voldoende betrouwbaar, toegankelijk en veilig openbaar vervoer hebben. Er werd net ook door een aantal partijen gevraagd wat we nou gaan doen in 2023. Ook voor 2023 vind ik het heel belangrijk dat we goed openbaar vervoer hebben. Ik vind het belangrijk dat we samen kijken wat we kunnen doen om het aanbod van trams, bussen, treinen aan te laten sluiten op de veranderende vraag naar openbaar vervoer.

Ik heb op dit moment hele intensieve gesprekken met de ov-sector maar ook met regionaal bestuurders om te kijken wat er nodig is. Volgens mij heeft meneer De Hoop vanochtend – ik weet niet of er andere collega's bij waren – ook de sessie bijgewoond, waar ook een vertegenwoordiger van het KiM aanwezig was. Uit die cijfers blijkt weer dat het relatief mee zal vallen. Heel veel reizigers zullen volgend jaar weer terug het openbaar vervoer in gaan. Aan de andere kant zijn er ook andere cijfers en verwachtingen, en dat loopt heel erg uiteen. We zitten nu te zoeken naar wat realistisch is en wat we vervolgens moeten doen om de sector zo robuust mogelijk te maken richting niet alleen 2023 maar ook 2024 en verder. Meneer Minhas en meneer Madlener hadden het er ook al een aantal keren over hoe je er nou voor zorgt dat je bij wijze van spreken niet een zak met geld geeft – ik het overigens nog niks geregeld daarvoor met mijn collega's – en vervolgens zegt: nou, veel succes en sterkte.

Wat kunnen we als keten doen om ervoor te zorgen dat de reiziger die weer is overgestapt op de auto, zich weer in het openbaar vervoer gaat begeven, zodat we een versnelling krijgen in het aantal reizigers in het openbaar vervoer? Het verlengen van de vergoeding die ov-bedrijven in de coronatijd hebben gekregen, is dan ook geen vanzelfsprekendheid. Ik kan elke euro maar één keer uitgeven. Ik hoor in de Kamer regelmatig allerlei ambities op het gebied van het openbaar vervoer. Als het nodig is, moeten we daar absoluut naar kijken, maar elke euro kan maar één keer worden uitgegeven. We hadden het net nog over de Lelylijn. Het gaat niet om kleine bedragen, maar om een aanzienlijk bedrag. Maar nogmaals, ik ben in goed gesprek met zowel de sector als de collega-bestuurders van de provinciale en stedelijke overheden om te kijken hoe de situatie feitelijk is.

De heer De Hoop (PvdA):

Het is goed om te horen dat die intensieve gesprekken nog steeds bezig zijn. We hoorden dat vandaag ook in de rondetafel. Een van de gevoelens die mij bekreep, is dat er een verschil zit tussen wat het KiM en de vervoersregio's zeggen. Zij geven allemaal aan: het is heel onzeker en in onzekere tijden wil je eigenlijk geen gekke dingen doen; je wilt niet met cijfers gokken en je wilt geen risico's nemen, en al helemaal niet omdat je in de toekomst een bestendige en duurzame openbaarvervoersector wilt hebben. Ik hoorde de Staatssecretaris gisteren in het debat Duurzaam vervoer zeggen: ik zal er alles aan doen om binnen het redelijke en haalbare te kijken wat acceptabel is voor de Kamer en het kabinet om hier stappen in te zetten. Kan ik uit die woorden halen dat de Staatssecretaris bezig is om te kijken naar een soort vangnetconstructie maar dat ze gewoon nog niet weet hoe en wat? Hoe moet ik die woorden wegen en hoe moet ik de intensieve gesprekken die nu gevoerd worden, wegen richting de debatten van volgende week? Wat moeten wij als Kamer in de laatste week voor het reces wel en niet doen? Dat helpt mij om daar een beter gevoel bij te krijgen.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik sta nog steeds volledig achter de woorden die ik gisteren uitsprak. Als ik het hoor, dan denk ik: dat vat goed samen hoe de situatie is. Ik hoor de roep en ik hoor het kabinet, dat heeft gezegd: we stoppen met alle

coronasteun. Het ov is de enige sector die nog coronasteun ontvangt tot het einde van dit jaar. Voor alle andere sectoren is dat afgelopen sinds juni. Dat geldt ook voor de zorg en het onderwijs. Voor alle andere sectoren is er geen steun meer geweest. Het kabinet heeft daarmee een krachtig signaal afgegeven: ten eerste dat er geen coronasteun meer komt en ten tweede dat het ov een zeer bijzondere positie inneemt en dat wij er alles aan willen doen om te zorgen dat mensen op hun werk kunnen komen en naar hun familie kunnen reizen. Heel Nederland moet op een goede manier bereikbaar blijven, ook met het openbaar vervoer. Maar u hoort mij ook heel duidelijk zeggen dat we met name richting de toekomst moeten kijken. Om het even gechargeerd te zeggen: een zak geld geven zonder daarbij na te denken over hoe je de reizigers weer terug het openbaar vervoer in krijgt ... Ik deel met een aantal leden van de Kamer dat we samen moeten gaan zoeken – in mijn bijdrage hoor je vaak het woord «samen» – naar hoe we het openbaar vervoer zo robuust mogelijk kunnen maken richting de toekomst en naar hoe we ervoor kunnen zorgen dat reizigers de trein, de bus, de tram of de metro uiteindelijk weer weten te vinden. Dat gesprek ben ik nu nog aan het voeren met de sector.

U hoort dat ik nog enigszins voorzichtig ben in mijn formulering, maar ik hoop ook dat u hoort dat ik zeer begaan ben met het ov. Ik hoor de signalen vanuit de Kamer en van de 400 ondertekenaars van het pamflet dat net is overhandigd, niet alleen aan mij maar ook aan een aantal van u. Dat komt van lokale bestuurders uit het land die zich zorgen maken over de continuïteit van het openbaar vervoer richting 2023 en verder. Dat is niet aan dovemansoren gericht. Ik snap dat er snel behoefte is aan duidelijkheid, maar ik hecht ook enorm aan een zorgvuldig proces. Ik heb nog een paar stapjes nodig, maar ik beloof meneer De Hoop en de rest van de commissie dat ik hem en iedereen zo snel mogelijk duidelijkheid verschaf over de vervolgstap. Wellicht kan ik meteen na het overleg met de sector een verslag naar de Kamer sturen, zodat zij zo snel mogelijk kan kijken wat zij van deze informatie vindt. Maar ik hoor ook wel dat er binnen de Kamer, mits er aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan, best wel begrip is voor de roep vanuit de sector en de lokale overheden om te bekijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat we het openbaar vervoer ook in 2023 en daarna op een goede manier borgen.

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

Ik hoor de Staatssecretaris en ik moet zeggen dat ik wel wat beweging zie in vergelijking met een maand geleden. Dat vind ik dus fijn om te proeven. De Staatssecretaris zei ook: je kunt een euro maar één keer uitgeven en je wilt ook dat de afspraken voor de toekomst duurzaam zijn. Dat ben ik ook met haar eens. Maar ik zou ook de oproep willen doen: don't be penny wise, pound foolish. We hebben er later misschien wel meer last van als we nu geen zekerheid bieden, en dan mag het misschien wel wat kosten. Dat is de oproep die ik mee wil geven aan de Staatssecretaris voor de gesprekken die zij de komende tijd gaat voeren. Ik ga mij er nog op beraden of wij de Staatssecretaris vanuit de Kamer misschien nog een laatste zetje willen geven. Maar dat zien we volgende week.

De **voorzitter**:

Is de Staatssecretaris aan het eind van haar inleiding?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja, ik was eigenlijk al aan het ov-blokje begonnen, over voldoende en betrouwbaar ov. Ik denk niet dat ik daar verder nog veel aan heb toe te voegen. Ik had nog wat vragen gekregen, ook op dit punt. De heer Madlener vroeg wat ik vind van gratis of goedkoop ov. Je ziet bijvoorbeeld in het buitenland, maar ook in Nederland overigens, dat er diverse acties zijn om mensen terug het ov in te krijgen. In Duitsland

hebben ze nu die € 9-tickets. Dat is momenteel wel een beetje aan zijn eigen succes ten onder aan het gaan. Als je dat soort acties doet, moet je dus wel nadenken over de impact daarvan. Het KiM onderzoekt ter uitvoering van de motie-Boulakjar/De Hoop welke instrumenten ingezet kunnen worden om de modaliteitsshift van de auto naar openbaar vervoer te bevorderen.

Ook de ervaringen met gratis of goedkoop ov in het buitenland maken onderdeel uit van het onderzoek. Dat rapport zal in het najaar aan de Kamer worden voorgelegd. Op de korte termijn zit ik in elk geval dus niet op de lijn van het stimuleren van gratis openbaar vervoer. Volgens mij is daar ook geen draagvlak voor. Dat lost bijvoorbeeld ook het huidige probleem met de bekostiging van het ov niet op, want als je het gratis gaat maken, heb je nog steeds een financieel gat waar die lokale overheden zich zorgen over maken. Maar ik ben het met de heer Madlener eens dat we goed moeten uitzoeken of er manieren zijn om het te stimuleren en aantrekkelijker te maken.

De voorzitter:

Er is een vraag van meneer Madlener.

De heer Madlener (PVV):

Zo zie je maar. Je kunt wel vragen om allerlei buitenlandse verbindingen, maar er is nog geeneens geld om het in Nederland goed te regelen. Het is een zoektocht naar geld om het Nederlandse vervoer overeind te houden. Dat was natuurlijk ook de strekking van mijn betoog zojuist, want ik gun iedereen zijn verbinding, maar het moet wel betaald worden. Vervoerbedrijven en overheden zijn er nu weer heel snel bij om bij de belastingbetaler de hand op te houden: wij hebben minder reizigers, dus willen we meer geld. Maar ik zie weinig actie om die reiziger terug te krijgen. Ik ben niet voor een modal shift. Ik wil de automobilist niet de auto uitjagen, maar ik wil wel de behoefte aan mobiliteit invullen door het aantrekkelijk te maken.

Ik krijg heel veel reclame in mijn bus van BMW, Opel en al die autobedrijven, maar ik heb nog nooit iets gekregen van een busdienst die zegt: «Goh, reis nou eens met ons, je kind mag gratis mee». Of: «Ga eens naar opa met de bus en dan krijg je zoveel korting; probeer het eens». Ik krijg dat nooit! Ik zie wel dat men de hand ophoudt bij de belastingbetaler, maar weinig actie om het aantrekkelijk te maken. Ik hoor wel van verkrachtingen in de trein op klaarlichte dag en corona. Dus ik snap de reiziger wel: liever niet. Is daar niet heel veel winst te behalen? Is de Staatssecretaris bereid om ook met die ov-bedrijven te bekijken hoe er meer commercie in het verhaal kan worden gebracht?

Staatssecretaris Heijnen:

Het een heeft eigenlijk niet zo veel met het ander te maken. Ik denk dat we die discussies ook niet op die manier met elkaar moeten verknopen. Overigens heeft NS op het punt van de ernstige voorvallen die zich hebben voorgedaan in de trein, al actie ondernomen door nu proactief met camera's te gaan controleren, dus door niet meer achteraf camera-beelden te bekijken maar dat ook tijdens de ritten te doen. Dat nog even als een zijpaadje. En natuurlijk moeten we kijken naar manieren om mensen weer terug te krijgen. Ik denk dat de oproep van de PVV heel helder is: op het moment dat er wordt gedacht over steun, koppel daar dan ook bepaalde voorwaarden aan, al is het maar dat ze zelf misschien campagnes moeten houden om mensen weer terug het ov in te krijgen. Geld is niet gratis; dat hoor ik volgens mij de heer Madlener zeggen. Het is belastinggeld, dus daar moeten we op een zorgvuldige manier mee omgaan. Natuurlijk heb ik dat ook goed gehoord.

Dan hadden mevrouw Van Ginneken en meneer De Hoop nog een vraag over de snelfietsroutes. Hoe ga ik daar verder mee? Hoe geef ik uitvoering

aan de moties over de lage drempelbedragen en het MIRT voor de fiets? Ik had gehoopt dat ik het fietsplan al naar de Kamer had kunnen sturen voor dit debat. Maar ik had dat nog niet zo heel lang. Ik ben nog niet in de gelegenheid geweest – ik heb dat gisteren ook al aangegeven tijdens het debat over duurzame mobiliteit – om dat zelf nog even te beoordelen en er eventueel nog wat in aan te passen. Daar zal dus wel in staan hoe we tot een apart fietsprogramma in het MIRT komen en tot die lagere drempelbedragen. Ik hoop in de loop van volgende week het fietsplan ook aan de Kamer toe te sturen. Bij het MIRT zullen we dus ook uitgebreid bekijken wat nou de rol van de fiets, het openbaar vervoer en de auto is, dus van alle modaliteiten, in de voorstellen die er zijn.

De heer Minhas vroeg nog naar een breder onderzoek naar snelle, stevige busverbindingen. Er loopt op dit moment een verkenning naar BRT voor toepassing in Nederland als vervolg op het eerder verschenen KiM-onderzoek. De resultaten worden komend najaar verwacht.

De voorzitter:

Kan de Staatssecretaris de afkorting BRT toelichten?

Staatssecretaris Heijnen:

Dat is Bus Rapid Transit. Ik ben eigenlijk helemaal niet van de afkortingen, maar deze zal ik de volgende keer uitschrijven.

De voorzitter:

Dat is fijn voor de kijkers thuis en in het bijzonder voor uw voorzitter, maar nu weten we het allemaal. Dank u wel.

Staatssecretaris Heijnen:

Op een gegeven moment spreek je zo veel in afkortingen dat je niet meer weet waar ze voor staan, terwijl je wel weet wat je bedoelt. Ik ben door mijn algemene intro heen, voorzitter.

De voorzitter:

Dan is het woord aan de Minister voor zijn regiotour. Gaat uw gang.

Minister Harbers:

Ja. In tegenstelling tot het vorige debat zijn er dit keer wat minder vragen gesteld per regio. Maar ik loop ze even langs.

We beginnen bij de regio oost. De heren Geurts en Koerhuis vroegen aandacht voor de N36 en de N48. Daar is later ook door andere sprekers bij aangesloten. De heer Koerhuis vroeg of we eerder kunnen starten dan in 2025–2026. Dat gebeurt inderdaad. Op zowel de N36 als de N48 worden op korte termijn maatregelen getroffen om de bermveiligheid te verbeteren. Dat gebeurt ook op basis van de 25 miljoen die in de vorige kabinetsperiode beschikbaar is gesteld. Op de N36 tussen Witte Paal en Mariënberg start Rijkswaterstaat morgen met de uitvoering. De bermmaatregelen op de N48 worden in de komende twee jaar uitgevoerd. Eerder deze week heb ik aangegeven dat ik 115 miljoen euro reserveer voor de grootschalige aanpak van de N36. 115 miljoen euro betekent ook echt een grootschalige aanpak. We beginnen nu met de uitwerking van die aanpak. De hele uitwerking en de planning krijgt u voor de zomer van 2023.

De stikstofbelemmeringen, kort. Voor de tijdelijke rijbaanscheiding op bijvoorbeeld de N50 voorzien we geen stikstofbelemmeringen. Waar het gaat om de permanente aanpassingen aan de N50 kunnen wel stikstofeffecten verwacht worden. Daar is dus een berekening en beoordeling voor vereist. Om die reden hebben we meteen maar die N50 ook opgenomen in de stikstofprioritering, wetend hoe belangrijk dit is voor de Kamer. Met de provincie Overijssel hebben we al uitgesproken dat de N50 ook voor de verkeersveiligheid zo belangrijk is dat de provincie alle

medewerking verleent om met voorrang te kijken naar het oplossen van stikstofproblemen op deze weg.

Voor de N35 op het traject Wijthmen-Nijverdal is de MIRT-verkenning begonnen. Die wordt op dit moment aanbesteed en start rond de zomer ook inhoudelijk. Daarin worden een aantal alternatieven onderzocht, niet de twee-keer-tweebaansstroomweg, maar er wordt wel getoetst of een toekomstige uitbreiding, na de voorgenomen uitbreiding, in ieder geval mogelijk blijft. Concreet: twee maal twee rijbanen als alternatief valt ver buiten het thans beschikbare budget van 200 miljoen, maar we willen het, als we nu aan de slag gaan, naar de toekomst toe niet onmogelijk maken. De Koerhuis vroeg of het knooppunt Bos, als je dat verdiept aanlegt, betaald kan worden door de bouw van extra woningen mogelijk te maken. Er zit al een tekort van ongeveer 50 miljoen euro op dat knooppunt. We zijn in het bestuurlijk overleg met betrokken partijen bezig om tot een oplossing te komen. Er is nog geen zicht op volledige dekking en daarom zullen we ook nog wel inhoudelijke keuzes of versoberingen onder ogen moeten zien. Verdiepte aanleg van de N35 op dat punt zal tot een nog grotere kostenstijging leiden en wordt daarom momenteel niet onderzocht. In het kader van de versnellingsafspraken over woningbouw hebben we natuurlijk ook, zoals gezegd, met de regionale partijen gesproken over de ontsluiting van die woningbouwgebieden. Geen van de gemeenten aan de N35 heeft verdiepte aanleg van de N35 hierin ter sprake gebracht, ook Raalte niet, en dat is mede de reden dat verdiepte aanleg ook niet verder onderzocht is.

Het andere stuk van de N35, van Enschede naar Duitsland, is in de integrale mobiliteitsanalyse niet als knelpunt opgenomen, noch op het gebied van doorstroming noch op het gebied van verkeersveiligheid. Op grond daarvan is een grootschalige investering om die weg te verbreden niet te rechtvaardigen.

Dan hebben we in de regio Oost-Nederland ook nog de A1. Het traject Barneveld-Apeldoorn is ook niet opgenomen in het MIRT-programma. Mede omdat niet alle projecten tegelijk gedaan kunnen worden, is een MIRT-onderzoek naar dit traject nog niet gestart. Ik verwijs naar de eerdere problematiek met het vooruitbrengen van de MIRT-projecten.

Tot slot de Rijnbrug bij Rhenen. Daarover hebben we overleg gehad met de regio. We weten dat zij het ook bij het bestuurlijk overleg MIRT opnieuw op willen brengen, maar er is geen aanleiding voor een bijdrage vanuit het Rijk, want het betreft een provinciale wegverbinding waarvoor de provincies Utrecht en Gelderland de kosten en risico's dragen. Dat is overigens ook de afspraak die al in 2012 is gemaakt, toen Gelderland en Utrecht een bredere brug wilden, met daarop twee keer twee rijstroken en een vrijliggend fietspad. Ook toen is al afgesproken dat de aanpak gefinancierd zou worden door beide provincies en de regio's Rivierenland en Foodvalley. Er is voor ons nu geen aanleiding om een ander standpunt in te nemen, want de brug is ook niet door de provincie gepresenteerd als voorstel voor versnelling van de woningbouw. Ook is er geen vervanging of renovatie gepland.

Dat was wat mij betreft de regio Oost-Nederland.

De voorzitter:

Korte vraag van de heer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Ja. Ik heb goed gehoord wat de Minister zei over Raalte en Enschede. Misschien mag ik dan toch om de toezegging vragen dat de Minister met beide gemeentes hierover in gesprek gaat en voor het volgende MIRT-debat hierop terugkomt.

Minister Harbers:

Ik zeg maar gewoon: ik vind het ingewikkeld, omdat wij met MIRT-regio's spreken. Dat zijn provincies, en daarachter zitten natuurlijk ook de gemeenten. Dit is niet voorgedragen vanuit de MIRT-regio en ook niet vanuit het bredere gebied rond Zwolle. Ongetwijfeld luisteren zij mee, dus als zij zelf nog aanleiding zien om dit naar voren te brengen, dan is dat de logische route. Maar ik ga niet zelf actief de regio in, want dat hebben we nou juist bij de MIRT-regio's belegd.

De heer Stoffer (SGP):

Het ging best wel redelijk snel, wat natuurlijk altijd goed is, maar: de N36 ligt ook in de regio Oost-Nederland, en klopt het dat ik daar niets over gehoord heb? Ik had specifiek gevraagd of daar ook stikstofbelemmeringen spelen. Want ik kan me voorstellen dat er vanwege dat hele smalle dwarsprofiel ook extra asfalt gelegd moet worden om dadelijk die 115 miljoen euro ook te kunnen verspijkeren. Dus zou de Minister daar misschien nog op in kunnen gaan?

Minister Harbers:

Ik had wel iets gezegd over de kortetermijnmaatregelen bij de N36 en N48. Het besluit om 115 miljoen euro te reserveren, hebben we deze week genomen. We zitten dus helemaal aan het begin van het proces, ook van het in kaart brengen van wat we daar gaan doen en tot welke stikstofproblemen dat leidt. Maar vanzelfsprekend: er is urgentie om die weg aan te pakken, dus dat zullen we ook meenemen bij de verdere uitwerking.

De heer Stoffer (SGP):

Ik sloeg eigenlijk aan op het volgende, voorzitter. Als ik het goed lees, wordt in 2025–2026 begonnen met de tweede tranche, waar dit in zit. Moet ik dat zo lezen dat, als er stikstofproblemen zijn, dit onderdeel van die tweede tranche nog verder naar achteren zou kunnen gaan?

Minister Harbers:

Wij voorzien nu dat we op dat moment aan de slag kunnen. Er vinden op dit moment ook projecten wél plaats in Nederland, maar de opgave is wel om te zorgen dat je de stikstofruimte tijdig bij elkaar hebt. We weten hoe belangrijk deze weg is. We weten welk belang de Kamer eraan hecht; dat hechten wij er zelf ook aan, samen met de regio. Wij zetten dus alles op alles om een goede uitwerking te maken, waarbij we ook de stikstofproblemen onder ogen zien en willen oplossen.

De voorzitter:

Dan is na een kort overleg nu de Staatssecretaris aan de beurt. Gaat uw gang.

Staatssecretaris Heijnen:

Voorzitter, ik heb nog twee vragen van de heer Stoffer. De eerste vraag ging over de RegioExpres. De regio heeft al 30 miljoen gereserveerd. Hoe weeg ik dat voorstel? Voor mij staan reizigers in het hele land centraal. Ik zie wat de RegioExpres kan betekenen voor inwoners van de regio's Arnhem, de Liemers en de Achterhoek. Het levert een hele belangrijke bijdrage aan de ontplooiingskansen en het leidt ook tot een verbeterde toegang tot voorzieningen. De RegioExpres zorgt voor kortere reistijden, meer capaciteit op het spoor, een verbetering van het reiscomfort en een duurzame ontsluiting voor ongeveer 25.000 nieuwe woningen. Ik ben geen lobbyist voor de lijn, maar u ziet dat ik wel zie welke kansen die lijn biedt. Daarom ben ik ook met de regio in gesprek over de vervolgstappen. Tegelijkertijd zijn de financiële mogelijkheden beperkt. Dat vraagt dus wel om scherpe keuzes. De mogelijkheden voor een vervolgstap voor de

RegioExpres wil ik graag integraal kunnen afwegen. Dat gaan we doen tijdens het BO MIRT in het najaar. Dat biedt daar een mooie kans voor. De heer Stoffer vroeg ook nog hoe ik het station Barneveld Noord wil oppakken. In het kader van de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV werk ik momenteel aan een corridorstudie voor de verbinding Amsterdam-Berlijn. In die studie wordt station Barneveld Noord meegenomen. In het najaar wordt u geïnformeerd over de stand van zaken.

De voorzitter:

Dan is nu het woord aan de Minister.

Minister Harbers:

De regio Noordwest. We gaan kriskras door Nederland vandaag. Twee thema's op dat gebied. De eerste vraag is die van de heer Geurts, naar de bijdrage aan het programma De Kop Werkt!, over de Kop van Noord-Holland. We hechten aan samenwerking met alle regio's, dus ook met deze regio. Daarom hebben we in 2021 het onderzoek naar de aanhoudende ongevallen op de N9, N99 en de N250 afgerond. Dat onderzoek is gebruikt bij de verdeling van de 200 miljoen voor verkeersveiligheid voor de rijks-N-wegen. Naar aanleiding daarvan hebben we besloten om op de N9 en de N99 maatregelen te treffen die de doorstroming en de verkeersveiligheid bevorderen.

De pont bij Nieuwer ter Aa is door veel fracties genoemd. Het uitgangspunt blijft dat de veerpont vanwege de nautische onveiligheid snel uit de vaart wordt genomen, maar ondertussen werk ik met de regio aan een structureel en voor iedereen acceptabel alternatief, zoals een verbeterde fietsroute of een fietsbrug, die daarbij zeker een optie is. Maar in dat kader moeten nog een aantal zaken worden uitgezocht, zoals locatiekeuze en kosten. Ook kijken we of er een verbinding kan worden gelegd met snelfietsroutes in de buurt. Met de betrokken bestuurders zijn we hierover in overleg. We proberen dit gezamenlijk snel op te pakken. Daarbij wordt toegewerkt naar besluitvorming in het BO MIRT dit najaar, waarvoor ik u dan kan informeren.

De heer De Hoop (PvdA):

Een vraag op dit punt, want de heer Geurts is er nu niet meer, maar wij hebben hier met het CDA meermaals schriftelijke vragen over gesteld. De Minister zegt nu: ik ben nog steeds niet voor die pont, maar ik werk wel toe naar een alternatief. Kan de Minister toezeggen dat er, tot dat alternatief er is, nog wel van die pont gebruik kan worden gemaakt? Ik ga niet weer inhoudelijk in op de veiligheidsbezwaren van de Minister, maar het feit is wel dat er in al die tijd nog nooit een ongeluk mee gebeurd is; althans, eentje, maar daar is een prima uitleg voor. Mijn vraag aan de Minister is: kan die zekerheid geboden worden totdat er een alternatief is? Anders zijn de consequenties voor de leefbaarheid daar wel heel groot.

Minister Harbers:

Ik zou eigenlijk aan de Kamer willen meegeven: geef mij de kans om even met de regio te overleggen. Het hangt ook af van de alternatieven wat er mogelijk is en of daar nog overbruggingstijd in zit. Laat ik het maar klip-en-klaar zeggen: ik heb in de afgelopen maanden, sinds mijn aantreden, vaak gehoord dat het rapport dat er ligt gebagatelliseerd wordt, maar de nautische veiligheid is hier echt in het geding. Dat heeft niet alleen te maken met dat ene ongeluk, maar ook met een bijna-aanvaring die heeft plaatsgevonden en vooral met de toegenomen drukte op het Amsterdam-Rijnkanaal in de afgelopen twee jaar vanwege het verbreden van sluizen verderop. Dit rapport liegt er niet om. Die onveiligheid wil ik op geen enkele manier bagatelliseren, dus die pont gaat op enig moment – ik heb er nog geen tijdstip voor – uit de vaart. Ik bekijk met

de regio hoe we het zo veel mogelijk bij elkaar kunnen brengen, maar geef me even de ruimte om daar met de regio goed uit te komen.

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

Daar ben ik toe bereid, maar dan wel echt met, wederom, de oproep: realiseert u zich, zeg ik via de voorzitter, dat het een grote invloed heeft op de leefbaarheid van het dorp. Dus als we ervoor kunnen zorgen dat die pont nog even door kan als er geen alternatief is, zou dat heel goed zijn. Zo niet, laten we er dan op een andere manier voor zorgen dat het niet te lang duurt voor het alternatief er is, zodat het dorp er niet te lang onder lijdt.

Minister **Harbers**:

Ik realiseer me alle ingewikkeldheden rond dit dorp, deze pont en alles wat daar speelt.

De **voorzitter**:

Dan gaan we, ook voor de regio Noordwest, naar de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dank u wel, voorzitter. Mevrouw Van Ginneken had gevraagd of ik kon zeggen hoe hoogwaardige ov-verbindingen, zoals de IJmeerverbindingen, nog deel uitmaken van het Amsterdam Bay Area-onderzoek. Het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area is afgerond en aan de Kamer aangeboden. Daarbij is ook naar een mogelijke IJmeerverbinding gekeken. De kosten voor de IJmeerverbinding blijken heel hoog. Groot-schalige woningbouw in Almere geeft een heel groot probleem op de weg. De metro helpt daar niet bij. Daarom wordt er ook gekeken naar maatregelen die op korte termijn wel haalbaar zijn, dus bijvoorbeeld bussen, zoals de – wat was het nou? – Bus Rapid Transport. Nee, ik zeg het weer verkeerd; het is de Bus Rapid Transit, de snelbus. Daarmee kan Almere zich verder ontwikkelen en komt de pendel van woon-werkverkeer meer in balans. Na het BO-MIRT van dit najaar volgen naar verwachting de aanvullende onderzoeksresultaten.

Dan was er nog een vraag van de heer Geurts over de bereikbaarheid van het Utrecht Science Park, die beperkt wordt door een tekort aan fietspaden. Ik erken het belang van Utrecht als een belangrijk knooppunt en de bereikbaarheid van het Utrecht Science Park is een van de doelstellingen uit de MIRT-verkenning. Daarom is er bij het BO Leefomgeving voor de eerste tranche versnellingsafspraken een mooie eerste stap gezet met versnellingsmaatregelen in deze stad. De versnellingsafspraken gaan expliciet over snel te realiseren maatregelen voor het ov, voor de auto, maar ook voor de fiets.

Dat was het, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dan is het woord aan de Minister.

Minister **Harbers**:

Dan de regio Zuid. Mevrouw van Ginneken vroeg een reactie op berichtgeving over de regio Brainport Eindhoven. Een korte reflectie: het is onze verwachting dat de regio Eindhoven komend decennium economisch en demografisch heel snel zal groeien. Daarom hebben we de eerste versnellingsafspraken gemaakt tijdens het BO Leefomgeving. Korthedshalve verwijs ik ook naar wat we in de brief hebben gezet: de ambitie om dit najaar de nodige afspraken te maken over een maatregelenpakket rond de verstedelijkings- en mobiliteitsopgave in dit gebied. In de tussentijd werken we in een apart bestuurlijk overleg met de regio Brainport aan een verdere uitwerking hiervan.

De heer Koerhuis vroeg nog naar de A58. Die ontbreekt nog op de lijst met prioriteitstellingen. Dat heeft ermee te maken dat op dat project nog een financieel tekort zit. We werken nu samen met de provincie aan een mogelijke dekking voor dat tekort. Bij prioriteitstelling gaat het wel om projecten die gefinancierd zijn, want anders zet je schaarse mensen in voor projecten die nog een financieel probleem hebben. Maar dat financiële probleem proberen we met elkaar op te lossen. Als dat gedekt kan worden, kunnen we het alsnog toevoegen aan de prioriteitstelling, waarbij in het bijzonder speelt dat Brabant – in dat opzicht zijn we wel een beetje schatplichtig aan Brabant – een van de weinige provincies is die ook zelf stikstofdeskundigheid aanbiedt. Dat wegen we hierin dus mee. Dan de sluis bij Weurt. De snelheid om een storing te verhelpen wordt niet alleen bepaald door de beschikbaarheid van materialen, maar ook door die van specialisten. Hier was een ingewikkelde aaneenschakeling van volgtijdelijke activiteiten die allemaal hun eigen specialisten kennen. Ik zal u de hele optelsom besparen, maar het was hier gewoon ingewikkeld om de juiste mensen en materialen op het juiste moment ter plekke te hebben. Waar mogelijk wordt er al gewerkt in dubbele ploegen, maar 24/7 werken is niet altijd een optie. Rijkswaterstaat kijkt wel of er mogelijkheden zijn om in het kader van vervanging en renovatie de renovatie van deze sluis op de wat langere termijn sneller uit te voeren. Dan vroeg de heer Geurts tot slot naar het aquaduct bij Oirschot. Het korte antwoord is dat een aquaduct hier niet nodig is voor de doelstelling van de wegverbreding. De meerwaarde van een aquaduct is ook niet duidelijk aangetoond. Belangrijk is ook dat de regio niet bereid is om de meerkosten bij te leggen. Die zijn fors: in de orde grootte van tussen 115 en 155 miljoen euro. Dat is de reden dat wij geen voornemen hebben voor een aquaduct bij Oirschot. Dat voor de regio Zuid.

De voorzitter:

De heer Stoffer over de regio Zuid.

De heer **Stoffer** (SGP):

Toch nog even over die sluis Weurt. De uitleg van de Minister is helder; waar gewerkt wordt vallen spaanders, dus dat kan een keer gebeuren. Ook mooi dat de renovatie naar voren gaat. Kan de Minister wel toezeggen dat als er dadelijk weer zo'n storing komt, want het is een kwetsbaar complex, de boel wel op haren en snaren staat zodat het goed loopt? De volgende keer moet niet weer het verhaal komen dat de goede mensen en spullen net niet op de goede plek waren en ga zo maar door. Ik ga ervan uit dat dat nu wel goed voorbereid kan worden, zodat een storing de volgende keer heel adequaat opgepakt kan worden, totdat de echte renovatie van dat complex heeft plaatsgevonden.

Minister Harbers:

Ik zou willen dat ik garanties zou kunnen geven, maar de korte tijd op dit departement maakt mij kopschuw om dat te doen. De inzet is er altijd, maar het kan in een voorkomend geval altijd gebeuren dat er toch een onderdeel of specifieke expertise niet gelijk beschikbaar is. Maar de inzet is vanzelfsprekend om storingen zo kort mogelijk te laten duren.

De voorzitter:

U bent allemaal door uw interrupties heen, maar dat lijkt me niet geheel wenselijk en we hebben nog wat tijd, dus ik stel voor: ieder twee interrupties erbij. De heer Stoffer wil die meteen gebruiken. Gaat uw gang.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik geloof dat er verder van mij niet zo gek veel meer komt, voorzitter, want we hebben ook nog een tweede termijn. Ik vraag geen 100% garantie aan de Minister. Wat ik wel vraag is dat onder het motto «elke dag beter» nadrukkelijk wordt gekeken dat het de volgende keer niet weer gebeurt, als het maar half kan, en dat er zo goed mogelijk naar gekeken wordt. Hoe meer aandacht je hieraan geeft, hoe harder er misschien gewerkt wordt bij de uitvoerende diensten en aannemers om het voor elkaar te krijgen. Dat is de reden dat ik er nog een interruptie aan wijd. Het mooiste zou zijn als we het er nooit meer over hoeven te hebben, maar 100% garantie kun je ook niet geven, dat snap ik, want we leven hier in een aards bestaan en er gaat weleens iets mis, dat snap ik ook.

Minister **Harbers**:

Helemaal eens. De inzet is er, met één winstwaarschuwing: er zijn veel waterbouwkundige werken, sluizen et cetera, waar het soms een kwestie is van hele specifieke dingen die in de jaren vijftig en zestig zijn aangelegd. Maar we doen onze uiterste best. Volgens mij vinden de heer Stoffer en ik elkaar daarin.

De **voorzitter**:

Dan de Staatssecretaris over de regio Zuid.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dank u wel, voorzitter. Door de heer Minhas en de heer Geurts waren vragen gesteld over de mogelijkheden voor het Rijk om een bijdrage te leveren aan de verbinding Heerlen-Aken. Net als de leden Geurts en Minhas wil ik me graag inzetten voor goed grensoverschrijdend vervoer en ook specifiek voor de verbinding met Aken. Maar voordat ik toezeggingen kan doen over een financiële bijdrage of de governance vind ik het belangrijk om eerst antwoord te geven op de uitwerkingsvragen die gaan over governance, maar ook over de dienstregeling en de financiën. Nut en noodzaak moet je altijd wel goed wegen. Ik blijf parallel werken aan de uitwerking van het gefaseerde voorkeursbesluit uit 2020. Dat betekent dat we voor 2025 de tweede drielandentrein en een volwaardige IC-verbinding als stip op de horizon laten staan. Met de gedeputeerde van de provincie Limburg heb ik afgesproken dat hij het voortouw neemt bij de uitwerking van die vragen. Natuurlijk werk ik daarbij intensief met hem samen om te zorgen dat we het beeld uiteindelijk helemaal compleet hebben, en dan kom ik ook bij de Kamer terug.

De heer **Madlener** (PVV):

Mag ik dan specifiek vragen om een uitwerking hoeveel Duitsland daaraan bijdraagt en hoeveel subsidie er naar verwachting per verkocht treinticket zal zijn? Dan kunnen we inschatten of dit inderdaad rendabel is.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat zullen we zeker meenemen, voorzitter. Wat ik daarbij wil opmerken, want dat vind ik ook wel een geinig feitje, is dat je bij die internationale lijnen heel vaak onderzoeken hebt naar verwachte kosten versus opbrengsten. Dan worden er altijd hele voorzichtige ramingen gemaakt. Op de een of andere manier denken best veel mensen dat er niet zo veel gebruik van zo'n trein wordt gemaakt. In de praktijk blijkt, als zo'n trein eenmaal rijdt, dat er veel meer gebruik van wordt gemaakt dan verwacht. Ik vind het wel terecht om toch te kijken wat de verwachtingen zijn en ik zal erop letten of het wel realistisch is en of ze alles heel goed hebben meegenomen.

De heer **Madlener** (PVV):

Natuurlijk moeten we realistische verwachtingen hebben, maar het moet toch mogelijk zijn om dat ongeveer in te schatten? Anders zitten we straks weer met een soort Floriade, waarbij er hele mooie verwachtingen zijn en gigantische verliezen voor Almere en de bestuurders, die zie je nooit meer terug.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik ben daar een groot voorstander van, want ik vind dat je altijd heel zorgvuldig met je geld moet omgaan. Om die reden heb ik weleens bij een gemeenschappelijke regeling als enige in het gemeentebestuur een terugstorting kunnen doen aan de gemeente, omdat we geld over hadden gehouden. Ik probeer altijd goed te kijken hoe je je euro's uitgeeft, want het gaat uiteindelijk om gemeenschapsgeld.

De heer **Minhas** (VVD):

Het is inmiddels de zoveelste keer dat ik een soort procesmatig antwoord krijg. Ik snap dat de Staatssecretaris nog een aantal zaken wil uitzoeken. Ik wil haar toch vragen om een voorstel te doen voor hoe dat mogelijk te cofinancieren is, als ze in het najaar met de resultaten komt, als zij het ook zo belangrijk vindt dat die verbinding er komt en als zij daar ruimte voor ziet. Als zij de Kamer een voorstel doet, dan kunnen wij ook een keuze maken, als de Kamer dat net zo belangrijk vindt.

Staatssecretaris **Heijnen**:

De provincie Limburg is in the lead om echt antwoord te krijgen op die vragen. Wij leveren aan wat wij daarvoor kunnen aanleveren, dat is het probleem niet. Ik ken gedeputeerde Van Gaans ook een beetje en ik weet dat hij zeer ambitieus is, ook op dit punt. Als het aan mij ligt, komt die informatie zo snel mogelijk naar de Kamer, maar ik reken wel op wat begrip voor de verantwoordelijkheden die iedereen in dit traject heeft. Maar meneer Van Gaans heeft vast de turbo erop staan, ook intern bij de provincie.

De **voorzitter**:

Dat denk ik ook. Gaat u verder.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Voorzitter. De heer Geurts vroeg naar de stand van zaken bij de Maaslijn. Ik heb gemeld dat ProRail zich genoodzaakt heeft gevoeld om de aanbesteding te heroverwegen in verband met de enorme gevolgen van de oorlog voor de materiaalketen. Dan gaat het om de prijs, maar ook om de beschikbaarheid van materialen zoals staal. Ik heb ook gemeld dat dat betekent dat de beoogde planning van 2024, die al strak onder druk stond, niet haalbaar is gebleken. Ik vind dat natuurlijk ontzettend vervelend voor de reizigers, maar ook voor de vervoerders op de Maaslijn. Momenteel is ProRail bezig om een aangepaste aanbestedingsstrategie op te stellen. Het is duidelijk dat er gevolgen zijn voor de planning en ook voor de kostenraming. Dat heeft te maken met de langere doorlooptijd en met de inflatie. Ik had de Kamer daarover graag voor het zomerreces willen informeren, maar ProRail heeft mij laten weten dat het beeld op dit moment nog onvoldoende stabiel is en dat er nog wat tijd nodig is voor de uitwerking. ProRail verwacht in oktober een robuust en stabiel beeld van de planning en van de bijbehorende kostenraming te kunnen geven. Uiteraard zal ik de Kamer meteen informeren, zodra die gegevens bij mij binnen zijn. Het werk ligt ondertussen niet stil. Door ProRail wordt parallel hard gewerkt aan no-regretstappen.

Dan had ik nog een laatste vraag van de heer Geurts over Roosendaal-Breda; of ik kan kijken of er een extra intercity kan rijden in de richting van Roosendaal-Den Bosch-Zwolle. Vanuit het belang van de regio begrijp ik

die vraag. Er is op dit moment geen noodzaak tot verdere frequentieverhoging, want er rijdt al twee keer per uur een trein tussen Zwolle en Roosendaal. Een frequentieverhoging is binnen het Toekomstbeeld OV samen met de regionale partijen al eerder onderzocht en is toen afgefallen. Dat had met name te maken met het lage reizigerspotentieel en de flinke investeringen die dan op het spoor gedaan moeten worden. Dat was het, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we nu naar de Minister, voor de regio Zuidwest-Nederland.

Minister Harbers:

De heer Stoffer had een paar vragen over het integraal corridorprogramma Zuid. In het corridorprogramma Zuid wordt niet naar infra gekeken. Het is een programma dat gericht is op het beter benutten van de logistieke kansen van de bestaande infrastructuur. Ambities in het kader van de modal shift en digitaliseringsaanpak zijn wel onderdeel van dit corridorprogramma. De komende tijd wordt dit programma samen met de regio's en de havenbedrijven verder uitgewerkt in concrete acties en maatregelen. Als daaruit blijkt dat er knelpunten zijn in de infrastructuur – dat zou bijvoorbeeld kunnen zijn bij de sluizencomplexen Krammer en Kreekrak – dan signaleren we dat in dat programma en dan wordt het opgenomen in de reguliere MIRT-systematiek. Maar het begint nu echt eerst met de inventarisatie van alles op die corridor.

De Zeelandbrug, waar de heer Geurts naar vroeg, is eigendom van en in beheer bij de provincie Zeeland. Het Rijk speelt daarbij geen rol. Gedeputeerde staten van Zeeland hebben eergisteren aangegeven dat zij zelf een nieuwe strategie willen gaan ontwikkelen over de toekomst van de brug. Inhoudelijk valt daar op dit moment verder nog niets over te zeggen.

De heer Geurts vroeg ook naar het project Beter Bereikbaar Gouwe. Dat betrof een bestuurlijk overleg van regionale partijen, verenigd in het project. De rijksoverheid, het Ministerie van IenW, was hier niet bij betrokken. We hebben wel op ambtelijk niveau vernomen dat de partijen onderzoek gaan doen naar een aantal weg- en fietsmaatregelen in hun gebied. Maar vooralsnog is dat een regionaal project.

We hebben al uitvoerig en veelvuldig gedebatteerd over het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel. Ik herhaal mezelf: ik heb de dekking niet beschikbaar. Mocht de Kamer op enig moment bij meerderheid een dekking aandragen, dan verneem ik dat graag. Anders is het voornemen om bij de invoering van Betalen naar gebruik in 2030 de tunnel tolvrij te maken.

Dat over de regio Zuidwest.

De voorzitter:

En dan nu de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel. Ik heb één vraag, voorzitter. Dat was de vraag van de heer Minhas over hoe het zit met de toekomstige exploitatie van de Oude Lijn. Het is voor ons nu zaak om allereerst werk te gaan maken van de verkenning voor de verbetering van de Oude Lijn tussen Leiden en Dordrecht. In de MIRT-verkenning Oude Lijn wordt nog niet voorgesorteerd op de vervoerder die uiteindelijk de exploitatie van die nieuwe citysprinters op zich neemt. In de toekomst zal daarover in het kader van de vervoersconcessie kunnen worden besloten, maar daar kan ik nu nog niet op vooruitlopen.

De heer **Minhas** (VVD):

Voorzitter. Juist die investering op de Oude Lijn is bedoeld om in eerste instantie viersporigheid op een beperkt deel van het traject te realiseren. Ook in het Toekomstbeeld OV lees ik dat het uiteindelijk een soort S-baan-route moet worden en dat is lightrail. Uit de brief die uw voorganger heeft gestuurd aan de Kamer, blijkt dat u voornemens bent om daar op termijn een lightrailverbinding te realiseren en b. om de hoofdrailnetconcessie waar dit traject deel van uitmaakt, op termijn voor tien jaar aan de NS te gunnen. Dan vind ik dat de Staatssecretaris nu al moet nadenken over de toekomstige exploitatie, los van de vraag welke vervoerder dat doet.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Het is ook niet zo dat er niet wordt nagedacht over wie wat moet gaan doen. Aan de andere kant moet het onderdeel worden van een vervoersconcessie of niet. Ik kan daar nu moeilijk op vooruitlopen, maar ik heb meneer Minhas gehoord en ik zal dat ook nog even intern bespreken, om te kijken of we dat goed genoeg in het vizier hebben.

De **voorzitter**:

Dan was dit de regio Zuidwest. Dan gaan we nu naar de Minister voor de laatste regio: het Noorden.

Minister **Harbers**:

Ja, dan heb ik tot slot een aantal vragen te beantwoorden over de regio Noord. De heer Koerhuis noemde het project Afsluitdijk, en ook anderen, en de sluis bij Kornwerderzand. Over de Afsluitdijk heb ik u geïnformeerd en we komen nog te spreken over de extra kosten en de langere doorlooptijd. Onderdeel daarvan is het opnieuw aanbesteden van de renovatie van de bestaande spuisluizen aan beide zijden van de Afsluitdijk. Dat betreft niet het project sluis bij Kornwerderzand. Dat staat daar los van. De provincie Friesland bereidt de aanbesteding van de vernieuwing van Kornwerderzand voor. Ik heb de Kamer eerder geïnformeerd dat we daar bestuurlijk overleg over voeren, ook over het aanbod van de marktpartijen voor de resterende 26,5 miljoen euro, waarmee het budget formeel rond is. Met de provincie Friesland ben ik in overleg over de laatste punten van de financiering en vooral over hoe we de risico's die daaraan vastzitten, gaan afdekken. Zodra het laatste bestuurlijk overleg daarover is gevoerd, informeer ik uw Kamer daarover. In dat opzicht is er dus, los van de dekking, ook geen noodzaak om het amendement van de heer Stoffer op dit moment te doen. Ik verwacht namelijk dat we daar bestuurlijk met Friesland uit gaan komen. Ik zou de heer Stoffer dus in overweging willen geven om de uitkomsten daarvan even af te wachten. De andere vraag over Noord-Nederland betrof de N33. In de MIRT-brief gaf ik al aan dat we in overleg zijn met gemeenten en provincie over het project N33 Zuidbroek-Appingedam. Dat overleg heeft nog niet tot een oplossing geleid, aangezien het tekort om te beginnen is ontstaan doordat binnen de provincie Groningen geschoven is met budgetten. In het kader van de 200 miljoen euro voor verkeersveiligheid wordt nog wel gekeken naar mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen op de N33. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan de Staatssecretaris over het Noorden.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dank u wel, voorzitter. Meneer Geurts had de vraag waarom ik niet bereid ben te investeren in de aanleg van een spooraquaduct ter vervanging van de brug over het Van Harinxmakanaal. We zijn op dit moment niet overtuigd van vroegtijdige vervanging van de brug, omdat de brug

volgens ProRail nog in goede conditie verkeert en de kosten van vervanging door een aquaduct aanzienlijk zijn. Hoe de spoorbrug aan het eind van de levensduur vervangen wordt en of dat met een aquaduct zal zijn, is iets om te zijner tijd goed naar te kijken. Overigens is bij de bouw van de brug afgesproken dat de provincie Friesland aan de lat staat voor de vervangingskosten. Dat vormt onderdeel van de gesprekken met de regio over de decentralisatie van de sprinterdienst Zwolle-Leeuwarden. Ik wil daar graag nog dit jaar samen met de regio conclusies over trekken. Voor mij is het belangrijk dat de reiziger er wezenlijk op vooruitgaat en dat een overeenkomst gefinancierd kan worden door het Rijk en de decentrale overheden.

De heer De Hoop vroeg naar de Lelylijn, de miljarden die nog nodig zijn en of ik het realistisch acht dat zowel de regio als Europa het gat dat is ontstaan, nog kan gaan vullen. Ik heb op 17 juni met de regio afgesproken een gezamenlijk MIRT-onderzoek te starten. Onderdeel van dat MIRT-onderzoek is zicht krijgen op de bekostiging, waarbij alle financieringsmogelijkheden zo goed mogelijk in beeld moeten worden gebracht. Voor Europese medefinanciering van infrastructuurprojecten zoals de Lelylijn, is de Connecting Europe Facility het belangrijkste Europese fonds. Een voorwaarde voor medefinanciering via de CEF – dat is de afkorting – is dat projecten onderdeel zijn van het TEN-T-netwerk. Daar werk ik op dit moment aan. Ik ben momenteel nog in overleg met de Europese Commissie om de Lelylijn toe te voegen aan het TEN-T-netwerk. Via het Europese partnerschap Europe's Rail en het Interreg Europe programma kan ook Europese cofinanciering worden verkregen. In vergelijking met de CEF beschikken die fondsen over veel kleinere budgetten en zijn ze minder gericht op infrastructuurprojecten. Ik geef daarbij dus wel de kleine winstwaarschuwing dat we niet ineens moeten verwachten dat daar enorm veel geld uit komt. We kijken heel goed naar wat er allemaal wel kan. De regio is aan het kijken wat zij allemaal kunnen. Vervolgens hebben we vast nog wel heel veel vervolggesprekken over wat we daarna moeten doen. Ik heb duidelijk de ambitie gelezen om de Lelylijn te realiseren. Ik heb uitgesproken dat ik graag in deze periode wil komen tot het staalbesluit. Dat zijn allemaal tekenen aan de wand dat we de komende jaren echt willen proberen stappen te zetten.

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

Ik herhaal: ik ben heel blij met de inzet van de Staatssecretaris op het dossier van de Lelylijn. De Staatssecretaris is ook vrij eerlijk in haar beantwoording. Ik proef dat zij aangeeft: we hopen dat we wat krijgen uit Europa, maar de eerlijkheid gebiedt te zeggen dat dat waarschijnlijk niet het hele financiële gat gaat vullen. Als de situatie zo is dat het financiële gat niet volledig gevuld gaat worden, wat voor andere financieringsmogelijkheden zijn er dan nog buiten Europa en de lokale overheden om? Die gemeentes kunnen misschien een aantal miljoen bijdragen. De provinciale staten kunnen misschien tientallen miljoenen bijdrage. Maar als de financiering vanuit Europa niet voldoende is, wat is er dan nog mogelijk? Dan is het hopelijk niet zo dat het dan niet doorgaat. Wat voor mogelijkheden ziet de Staatssecretaris verder nog?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Meneer De Hoop trechtert heel mooi. Dan blijven er niet meer zo heel veel opties over, geloof ik. Mijn punt is het volgende. Daar wil ik eerlijk over zijn. Ik heb te maken met een enorm ambitieuze commissieleden. Ik heb te maken met een enorm ambitieus coalitieakkoord. Maar ik heb ook te maken met het feit dat ik voor dat project maar de helft van het geld heb gekregen dat ervoor nodig is. Dat staat er ongeveer voor gereserveerd. Als je het hebt over eerlijk politiek bedrijven, dan vind ik dat daar ook bij hoort dat ik zeg hoe het is. Ik wil me ervoor inspannen, maar ik kan dat natuurlijk niet alleen. Er zal ongetwijfeld nog wel een moment komen dat

ik weer het gesprek aanga met de commissie en met andere collega's, maar op dat punt zijn we nu nog niet beland. We gaan eerst in kaart brengen wat er allemaal kan volgens de kanalen die deze commissie mij heeft gevraagd uit te zoeken. Volgens mij heeft meneer De Hoop zelf aan mij gevraagd om te kijken wat Europa verder nog kan doen en om er mankracht op in te zetten om dat goed uit te zoeken. Dat zijn we nu dus allemaal aan het doen. Aan mijn ambitie zal het niet liggen en aan die van de heer De Hoop ook niet, denk ik. Maar we moeten natuurlijk wel kijken hoe we uiteindelijk kunnen doorrekenen tot aan de extra miljarden die nodig zijn. Hoe dat precies moet, weet ik nu nog niet. Ik heb er nu zelf in elk geval nog onvoldoende budget voor.

De voorzitter:

U had er nog één. Gaat uw gang.

Staatssecretaris Heijnen:

Er was nog een vraag over hoe ik verderga met de Lelylijn en of ik het nut en de noodzaak daarvan onderschrijf. Dat had meneer Geurts gevraagd. O, het ging over de Nedersaksenlijn. Oké. Ik heb een tijdje geleden een hele leuke ontvangst gehad van de initiatiefnemers van de Nedersaksenlijn. Volgens mij zijn er ook veel Kamerleden geweest bij hun stand die ze hierachter op het plein hadden geplaatst. We gaan in het kader van het MIRT-onderzoek naar de Lelylijn ook de Nedersaksenlijn verder uitwerken, want we willen breed kijken naar wat er allemaal kan om Noord-Nederland te versterken. Voor de Nedersaksenlijn is, anders dan bij de Lelylijn, geen eerste deel qua budget beschikbaar. Maar een goed onderbouwd en gezamenlijk beeld van het nut en de noodzaak van de verbinding en zicht op financiering zijn wel noodzakelijk voor vervolgstappen om tot een verkenning te komen. Dat was mijn beantwoording, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we gekomen aan het eind van de eerste termijn van de zijde van de regering. Ik stel een hele korte sanitaire pauze voor. Dan gaan we over naar de tweede termijn van de Kamer.

De vergadering wordt van 17.34 uur tot 17.39 uur geschorst.

De voorzitter:

We zijn aangekomen bij de tweede termijn van het debat over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Ik stel voor de tweede termijn twee minuten per fractie voor. Ik ben in een milde bui. Probeert u zich daaraan te houden. Het woord is aan de heer Koerhuis van de VVD. Gaat uw gang.

De heer Koerhuis (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik moet er dan in een sneltreinvaart doorheen: in één minuut.

Allereerst heb ik geen goed antwoord gekregen op mijn vraag over het Rekenkamerrapport. De Rekenkamer heeft grote twijfel over de Woningbouwimpuls. Het is niet heel waarschijnlijk dat de Woningbouwimpuls binnenstedelijk wonen heeft opgeleverd. Hoe rijmt de Minister dat met die 1,2 miljard die vooral van hem naar binnenstedelijke woningbouw gaat? Ik hoor daar toch graag een goede reactie op, en anders wil ik graag een brief. Dat sluit ook goed aan bij de zorgen die mijn collega, de heer Minhas, heeft over het afwegingskader en hoe dat kader is doorlopen voor die 1,2 miljard voor de binnenstedelijke woningbouw. Dat was punt een.

Dan ga ik even door. De overige 6 miljard zou ik toch echt met name naar buitenstedelijke infrastructuur willen zien gaan. Ik herinner de Minister

eraan dat we hebben afgesproken dat we in heel Nederland gaan bouwen, zowel binnenstedelijk als buitenstedelijk. Nu we al 1,2 miljard binnenstedelijk hebben besteed, wil ik toch echt dat het overgrote deel van die 6 miljard naar het buitenstedelijke domein gaat.

Dan kies ik er nog eentje en dat is de N36. De Minister zei dat de planning voor de zomer van 2023 naar de Kamer komt. Kan dat ook voor het MIRT-debat in het najaar? Ik overweeg een motie, dus ik vraag een tweeminutendebat aan.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Minhas.

De heer Minhas (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Ik moet er ook in een sneltreinvaart doorheen. Ik begin dan ook maar gelijk even met de trein. De Staatssecretaris zei dat ze mijn verzoek rondom De Oude Lijn mee zou nemen. Ik hoop dat ik dat als een toezegging kan noteren, want anders leidt het tot overbodige moties en dat wil ik natuurlijk niet.

Dan ten aanzien van BRT. Daarover heeft de Staatssecretaris gezegd: er komt een onderzoek in het najaar. Er ligt hier het Toekomstbeeld OV. Dat is een dik rapport van uw ministerie en daarin staan alle voordelen van BRT-verbindingen opgesomd. Ik ga ze niet herhalen, maar ik zou toch van de Staatssecretaris willen dat ze, als ze in het najaar naar de Kamer komt, ook concrete verbindingen benoemt. Als Kamer kunnen we dan ook kijken of we die verbindingen mogelijk kunnen faciliteren of steunen en wat daarvoor nodig is.

Ten aanzien van Heerlen-Aken heb ik de Staatssecretaris ook goed gehoord. Er ligt een belangrijke verantwoordelijkheid bij Limburg, maar ik hoop ook dat de Staatssecretaris daar een positieve grondhouding in heeft. Daartoe zou ik haar willen oproepen.

Tot slot, voorzitter. De Minister vertelde aan de Kamer iets over het afwegingskader en vroeg waar er behoefte aan is. De VVD-fractie heeft toch echt wel behoefte aan een nadere duiding en een betere toelichting dan we nu hebben gehad. Ik vraag de Minister of hij dat bij een volgende ronde mee kan nemen. Als dat niet lukt, dan zou ik de Kamer er toch wel toe willen oproepen om ons daarin te steunen en om ernaar te vragen. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Stoffer van de fractie van de SGP.

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter. Ik denk dat ik aan die twee minuten meer dan genoeg heb. Ik heb drie blokjes: ov, droog en nat.

Over het ov heb ik eigenlijk maar één opmerking. Tijdens het interruptie-debatje tussen de heer Madlener en de Staatssecretaris dacht ik: volgens mij zijn er wél mooie dingen voor kinderen en gezinnen om in de trein te komen. Voor € 2,50 is er een Railrunnertje voor kinderen van 4 tot 11 jaar. Kinderen van 12 tot 18 jaar kunnen voor € 7,60 een hele dag in de daluren reizen. Als het wat meer gepromoot zou worden, dan denk ik ... Ik vond het wel een mooie suggestie van de heer Madlener. Volgens mij zijn die dingen er, dus ik zou zeggen: kop hem in! Dat voor wat betreft de treinen, want verder voel ik eigenlijk een positieve grondhouding ten opzichte van alles wat ik voor het onderwerp ov aandroeg.

Over het blokje droog ben ik iets minder positief. Heel veel dingen waren goed, maar die A1 van Apeldoorn naar Barneveld wil ik nog wel even onder de aandacht brengen. Dat is dadelijk het enige deel van de A1 waar niets gebeurt; de rest wordt allemaal verbreed, opgeplust enzovoort. Dat wordt dus de bottleneck van de toekomst. Eigenlijk is die dat al bij

knooppunt Barneveld. Ik zou zeggen: dat hoeft niet met superveel haast, maar houd het in het achterhoofd. Op het moment dat er een beetje ruimte komt, zou ik eraan beginnen.

Dan de Rijnbrug. Ik kan niet ontkennen dat ik uitermate goed weet hoe dat allemaal in elkaar zit. Ik kan daar dus ook niet al te veel gekke dingen over roepen. Maar toch wil ik zeggen: regeren is vooruitzien. Met al die woningen die daar gebouwd worden ... Dat gesprek met de regio komt er vanzelf natuurlijk; dat wordt weer opgetuigd. Volgens mij komt dat in de toekomst wel weer terug. Wij zullen het in ieder geval toejuichen als uiteindelijk blijkt dat het Rijk het laatste kleine beetje dat nodig is eventueel toch zou kunnen doen om de rest van de regiogelden daar goed aan te besteden. Daarbij zeg ik: de constructie is van het Rijk. We zitten er dus wel een heel klein beetje bij in, wat dat betreft.

Voorzitter, ik heb nog twintig seconden. Als allerlaatste Kornwerderzand. Ik begrijp van de Minister dat ik het amendement in kan trekken bij de Voorjaarsnota, omdat hij zegt: Chris, het komt gewoon goed. Als dat zo is, trek ik dat ding heel graag in. Dan geef ik de Minister een ongelofelijk groot compliment.

Dank u wel.

De voorzitter:

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

De heer Madlener (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Het was een levendig debat. We moeten wel constateren dat het door de stikstofproblematiek helemaal vast staat, op de weg, maar ook bij het ministerie. Dat is treurig. Ik hoop dat daar heel snel een oplossing voor komt, maar ik zie het niet gebeuren. Ik had het net nog even met mijn collega over de inflatie met betrekking tot de aanlegkosten van nieuwe infrastructuur. We hebben het daar niet over gehad, maar die zal niet gering zijn. De budgetten zijn dus al te klein, maar dat zal alleen nog maar enorm oplopen. Ik ben benieuwd hoe de Minister en de Staatssecretaris daartegen aankijken. We hebben weer allerlei wensen gehoord. Ik deel natuurlijk alle wensen. Iedereen mag een trein van huis naar huis en van huis naar werkplek, maar we moeten wel realistisch zijn: het kost gewoon heel veel geld.

Dan wil ik nog heel kort mijn motie noemen om de N57 op te nemen in het MIRT. Die heb ik gemist. Die staat er niet in. Dan de A4-Zuid. Daar is nu weer een oproep toe gedaan door de regio. Ook daar kan wel woningbouw plaatsvinden. Dat zou dus helpen. Verder willen we geen snelheidsverlaging op de N50. Kortom, we hebben veel wensen, maar stikstof gooit roet in het eten. Ik hoop dat dat te overwinnen valt. Wat mij betreft nemen we onconventionele maatregelen. Ik wens de Staatssecretaris en de Minister veel succes.

De voorzitter:

Dank u wel. Tot slot de heer De Hoop namens de fracties van de PvdA en GroenLinks.

De heer De Hoop (PvdA):

Dank, voorzitter. Dank aan de Minister en de Staatssecretaris voor de beantwoording. Er zijn aan de commissie een aantal mooie toezeggingen gedaan voor de toekomst. Ik hoop toch echt dat we een alternatief hebben voor Nieuwer ter Aa voordat de pont weg is, omdat dat voor het dorp gewoon superbelangrijk is. Ik merk dat de Minister het niet helemaal wil toezeggen, maar dat hij wel het belang ervan ziet. Dat is in ieder geval ontzettend prettig.

Wat betreft het vangnet voor de openbaarvervoersector hoop ik dat we op korte termijn tot een oplossing komen. Ik voel dat de Staatssecretaris daar

zelf ook heel graag mee aan de slag wil, dat zij de noodzaak daarvan ziet en ook de noodkreet van de regionale bestuurders heeft gehoord, afgelopen week en ook vandaag weer. Ik hoop dus dat er volgende week een oplossing gevonden wordt. Anders moeten we haar misschien helpen in de Kamer.

Wat betreft de Lelylijn maak ik me toch wel een beetje zorgen over de kaders waar de Staatssecretaris het mee moet doen. Er is maar 3 miljard en er is veel meer nodig. Flevoland, Friesland, Groningen en Drenthe hebben niks aan een trein die stopt bij Lemmer of Heerenveen. We willen het gewoon helemaal voor elkaar krijgen. Ik hoop dus toch dat er vanuit Europa financieringsmogelijkheden komen. Ik proefde wel bij de Staatssecretaris dat als we dat niet krijgen, het misschien niet gaat lukken. Dat zou verschrikkelijk zonde zijn. Dus hopelijk krijgt zij in de toekomst wat ruimere kaders en kunnen we het toch realiseren. We hebben niks aan een Lelylijn alleen op papier; die moet ook gerealiseerd worden, zou ik willen zeggen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we gekomen aan het eind van de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Kunnen wij meteen door? Er zijn twee minuten nodig.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

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

Minister Harbers:

Dan begin ik door de vragen van de heren Koerhuis en Minhas over het afweegkader rond de versnellingsafspraken even samen te nemen. We hebben nu de eerste ronde versnellingsafspraken. Er komen er in november nog meer, want een deel is met huiswerk naar de november-ronde gestuurd. Ik zeg de Kamer toe dat we bij die gelegenheid ook even zullen kijken hoe we nog meer inzicht kunnen bieden. We hebben nu de projecten genoemd en gemeld wat daarvoor gedaan wordt en tot hoeveel woningen dat moet leiden, maar dan gaat het ook even om de vraag hoe die beslissing tot stand is gekomen op basis van de afweegcriteria. Dat zullen we voor het geheel van de versnellingsafspraken aan de Kamer melden voorafgaand aan het debat over het MIRT in november. Volgens mij is het ook wel een kwestie van definitie. We hebben in het coalitieakkoord 7,5 miljard gereserveerd voor de ontsluiting van woningbouw in wat toen nog de NOVI-gebieden heetten, de binnenstedelijke gebieden, en daarbuiten. De heer Koerhuis vertaalt dat ook naar binnenstedelijke en buitenstedelijke infrastructuur. Dan wordt het wel een soort gedachte-experiment. Laat ik even een fictief of theoretisch gedachte-experiment nemen. Stel, je gaat bouwen in de polder Rijnenburg. Dat is een uitleglocatie. Dat is niet binnenstedelijk; dat is daarbuiten. Maar het zou zomaar zo kunnen zijn dat als je daar gaat bouwen, de grootste noodzaak qua infrastructuur betrekking heeft op een verbinding tussen zo'n wijk en het centrum van Utrecht, die binnenstedelijk ligt. Dat is waarom die definitiekwestie zo ingewikkeld is. De focus ligt al op wat nu de NOVI-gebieden heet en straks de NOVEX-gebieden, en ook daarbuiten. Ook in deze versnellingsafspraken zitten een aantal woonwijken die daarbuiten vallen. We kijken daarbij welke infrastructuur nodig is. Soms is dat een binnenstedelijke verbinding. Soms is het zo dat het bij de bouw van die woonwijk vastloopt op het hoofdwegennet of op het hoofdspoornet, het hoofdrailnet, of andere ov-verbindingen. Het doel is uiteindelijk om dat type wijken en ook nog een aantal wijken daarbuiten mogelijk te maken. We zullen richting de

volgende ronde ook transparant maken wat onze afweging daarin is geweest. Ik hoop dat ik de heer Koerhuis met die toezegging tevreden kan stellen.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik vroeg ook om de kritiek van de Rekenkamer mee te nemen in die brief die er komt over het afwegingskader. De Minister zegt het goed: het gaat mij vooral om buitenstedelijke woningbouw. Het gaat niet alleen om Rijnenburg, maar ook om Pampus en dat soort gebieden. Daar moet evenwicht in zijn. Dat evenwicht is er in het coalitieakkoord, en dat wil ik graag terugzien in de uiteindelijke verdeling van de gelden.

Minister **Harbers**:

Ja. Evenwicht kun je op heel veel manieren uitleggen, maar wij zullen transparant maken hoe wij die afweging hebben gemaakt.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik heb nog even een aanvulling hierop. Bij alle fracties leeft die behoefte aan informatie over de vraag hoe die enorme zak geld wordt besteed en of dat efficiënt gebeurt. Maar ik wil met name ook kijken naar de verdeling tussen ov en de auto, want ik heb daar grote zorgen over. Ik ben bang dat er heel veel geld naar dure railverbindingen gaat en er uiteindelijk maar heel weinig gaat naar de normale auto waar Nederlanders toch voor kiezen.

Minister **Harbers**:

Vanzelfsprekend maken we duidelijk naar welke projecten dat gaat. Dat hebben we overigens ook in de bijlage bij de huidige MIRT-brief al aangegeven bij de verschillende projecten. We hebben aangegeven: bij de ene wijk is het iets op het gebied van ov, en bij de andere is het een wegverbinding, een rotonde of wat dan ook. Dat zat ook in de bijlage bij de huidige MIRT-brief. Maar we zullen het nog verder in kaart brengen. Dan de kritiek van de Rekenkamer. Dat was het andere deel van de vraag van de heer Koerhuis. Wij willen dit gewoon transparant en navolgbaar maken, in ieder geval ook in de financiële afspraken die we maken over de infrastructuur die gerealiseerd moet worden. Daar wijkt het natuurlijk wel af, omdat het rapport van de Rekenkamer ging over de Woningbouwimpuls, die naar zijn aard ook wel een ander instrument was. Maar het moet hier heel duidelijk zijn welke infrastructuur op welk moment gerealiseerd wordt en in welke mate dat tot de afgesproken woningen heeft geleid. Dat is het doel dat ik mij voorneem. En anders begrijp ik helaas niet wat de heer Koerhuis hiermee bedoelt. De kritiek van de Rekenkamer nemen wij vanzelfsprekend ter harte, als dat zijn vraag is. Die verwerken we ook in de afspraken die we nu met gemeenten en provincies maken.

De N36. Wat ik al aangaf in eerste termijn, is dat voor 115 miljoen euro zo'n N-weg aanpakken echt een heel grote ingreep is. De hele uitwerking moet nog beginnen. Wat ik kan doen in de brief in november, is ieder geval de stand van zaken daarover geven. De afronding van het volledige plan lukt gewoon niet in die vijf maanden, maar de stand van zaken komt in november en de uitgewerkte plannen volgend jaar.

De heer Stoffer vroeg of ik de A1 in ieder geval in het achterhoofd wil houden. Dat zeker. Ik ben ook ooit opgegroeid in die regio, dus ik weet waar die ligt en wat het knelpunt is. Ik heb net het antwoord gegeven dat die op dit moment nog niet meeloopt in de MIRT-verkenningen en hopelijk ergens in de toekomst een keer wel. Dan de Rijnbrug. De heer Stoffer vroeg ook nog aandacht voor de woningbouwplannen in de omgeving. Mocht dat de propositie worden, dan zou het de taak zijn van de provincies om te kijken wat ze zich op dat gebied concreet voornemen

door de aanpak van de Rijnbrug. Maar die invulling is ons op dit moment nog niet bekend.

Dan de sluis Kornwerderzand. Het intrekken van het amendement zou op zichzelf al goed zijn, omdat de dekking door het kabinet als ondeugdelijk wordt beschouwd. De dekking wordt namelijk gezocht op de aanvullende post voor regiodeals en het is niet mogelijk om op de aanvullende post te amenderen. Los daarvan hoop ik en denk ik de heer Stoffer binnenkort inhoudelijk gerust te kunnen stellen. We hebben nog bestuurlijk overleg met Friesland om de laatste details vast te leggen. Ik hoop eerlijk gezegd dat ik daar goed uit kom met de provincie Fryslân.

De heer Madlener wijst nog op het risico van de inflatie. Dat klopt. Bouwbudgetten staan in toenemende mate onder druk en dat geldt niet alleen voor de opgelopen bouwkosten, maar ook – dat is nog veel ingewikkelder, want dat is soms niet met geld op te lossen – voor de onzekerheid over de levering van bouwmaterialen en grondstoffen. Het is om die reden dat wij – en «wij» is rijksoverheid, IPO en VNG – in mei een intentieverklaring met de bouwsector hebben gesloten om te kijken hoe we elkaar door deze moeilijke periode heen kunnen loodsen. Ook wij hebben bouwbedrijven nodig om de toekomstige infra- en onderhoudsbehoefte te voorzien.

We hebben er dus alle baat bij dat ze goed overeind blijven en omgekeerd willen zij ook graag contracten en opdrachten hebben. Daar zullen we best de komende tijd nog voor ingewikkelde afwegingen komen te staan, omdat uiteindelijk wij ook de euro maar één keer kunnen uitgeven en we daar zo slim mogelijk mee om moeten gaan. Het is helaas een van de nare consequenties van de geopolitieke omstandigheden op dit moment.

Dan de N57 en de A4. Ik ken vanzelfsprekend de wensen van de heer Madlener voor de aanpak van deze wegen. Op dit moment werken we in de regio Rijnmond aan de aanpak van de grootste knelpunten, bijvoorbeeld de bouw van de Maasdeltatunnel, de A16 Rotterdam en de oeververbinding in Rotterdam. Die hebben op dit moment prioriteit. De plannen voor Voorne-Putten, waaronder de verbreding van de N57, worden nog in het BO MIRT dit najaar besproken, zoals ik ook eerder in reactie op de motie over de N57 heb aangegeven. Voor de A4-Zuid ontbreken op dit moment helaas de middelen. We zullen zien wat de toekomst – in dit geval vrees ik de wat verdere toekomst – nog gaat brengen.

Daarmee heb ik de vragen die in tweede termijn zijn gesteld van een antwoord voorzien. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de Staatssecretaris voor haar tweede termijn.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. De heer Minhas vroeg nog naar de snelbussen, of we ook willen kijken naar concrete verbindingen. Dat zullen we doen. In het najaar komt er een rapport onder de vlag van het Toekomstbeeld OV en daarin worden voorbeelden genoemd. We werken bijvoorbeeld al heel concreet aan de verbinding Utrecht-Breda. Dus dat komt eraan. Dan vroeg de heer Minhas nog naar een toezegging over de Oude Lijn, voor de aanbesteding of voor de exploitatie daarvan. Dat zal ik zeker meenemen. We gaan in de verkenning ook kijken hoe de exploitatie van de lijn vormgegeven kan worden. Dan was er ook nog de vraag om welwillend naar Heerlen-Aken te kijken. Dat zal ik zeer zeker doen.

Meneer Stoffer wil ik heel hartelijk danken voor de goede suggesties over de acties die al in het ov plaatsvinden. Het is altijd goed om die nog verder onder de aandacht te brengen, denk ik dan.

Tegen de heer De Hoop zou ik nog willen zeggen dat ik het belangrijk vind dat we vooral het beeld over de Lelylijn heel erg hoopvol houden. Volgens

mij zitten we allemaal in dezelfde film wat dat betreft. Ik zou het zonde vinden als de afdrank van het debat zou zijn dat dat niet zou zijn. Verder wil ik iedereen hartelijk danken voor de prettige sfeer waarin we dit debat hebben kunnen voeren. Althans, dat vond ik.

De voorzitter:

En daar sluit de Minister zich bij aan. Nou, dat kunnen leden in hun zak steken.

We gaan naar de afronding van dit commissiedebat, maar ik heb ook een elftal toezeggingen. Voordat ik dat doe: er is een tweeminutendebat aangevraagd door de heer Koerhuis van de VVD en hij zegt erbij dat dat na het reces kan plaatsvinden. Ik denk dat de plenaire Griffie, de bewindslieden en de collega's u daar dankbaar voor zijn.

De toezeggingen. Let u goed op.

- In september ontvangt de Kamer de eerste contouren van een mobiliteitsvisie voor de lange termijn, waarin wordt ingegaan op de vraag hoe verschillende vormen van mobiliteit zich tot elkaar verhouden en ook wat de visie hierop is van omliggende landen. Het is een toezegging aan mevrouw Van Ginneken.
- In de MIRT-brief van komend jaar wordt een reactie gegeven op het rapport Mobiliteit in het post-coronatijdperk van CE Delft en zal tevens worden ingegaan op de methode Participatieve Waarde Evaluatie. Ook aan mevrouw Van Ginneken.
- In het najaar ontvangt de Kamer de planning van de elf geprioriteerde MIRT-projecten. Toezegging aan de heer Koerhuis.
- Voor de begroting van volgend jaar wordt de Kamer geïnformeerd over de onderhoudsprojecten die als eerste worden aangepakt als ook over het basiskwaliteitsniveau. Dat is een toezegging aan de heer Koerhuis en aan de heer Stoffer.
- Zodra er duidelijkheid is over eventuele vervolgstappen naar aanleiding van de gesprekken met de ov-sector en de regionale bestuurders over de borging van het ov in 2023 en verder wordt de Kamer hierover geïnformeerd. Dat is een toezegging aan de heer De Hoop.
- De Kamer ontvangt de uitwerking en planning van de werkzaamheden aan de N36 voor de zomer van 2023 en in november de stand van zaken. Een toezegging aan de heren Koerhuis en Geurts.
- De Kamer wordt voor het BO MIRT geïnformeerd naar aanleiding van de gesprekken met de regio over de pont bij Nieuwer Ter Aa. Dat is een toezegging aan de heren De Hoop en Geurts.
- De Kamer wordt in het najaar geïnformeerd over de verbinding Heerlen-Aken. Een toezegging aan de heer Minhas.
- Naar verwachting ontvangt de Kamer in oktober informatie over de planning en de kostenraming in het kader van de aangepaste aanbestedingsstrategie van de Maaslijn. Dat is een toezegging aan de heer Minhas.
- Zodra het laatste bestuurlijk overleg is gevoerd over de sluis bij Kornwerderzand wordt de Kamer hierover geïnformeerd. Dat was een toezegging aan de heer Stoffer, in ieder geval.
- Voor november zal de Kamer meer inzicht worden geboden in hoe de beslissingen tot stand zijn gekomen bij de volgende ronde van de versnellingsafspraken op basis van het afwegingskader. Dat is een toezegging aan de heren Minhas, Koerhuis en Madlener.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik geloof dat negen niet alleen een toezegging was aan de heer Minhas, maar ook aan de heer Geurts of misschien alleen aan de heer Geurts. Misschien is dat iets om nog even na te kijken.

De voorzitter:

Dan noteren we ook de heer Geurts. Dan is het bijna de voltallige, in ieder geval aanwezige, Kamer.

Dan dank ik de collega's voor hun inbreng, de bewindspersonen voor hun beantwoording, de mensen op de publieke tribune voor hun belangstelling en uiteraard de bodes.

Sluiting 18.05 uur.