
3

Strategische keuzes bereikbaarheid

Strategische keuzes bereikbaarheid

Aan de orde is het **tweeminutendebat Strategische keuzes bereikbaarheid (CD d.d. 28/03)**.

De voorzitter:

Aan de orde is het tweeminutendebat Strategische keuzes bereikbaarheid. Het commissiedebat vond plaats op 28 maart jongstleden. We hebben vier sprekers van de zijde van de Kamer en de eerste is de heer De Hoop van de fractie van GroenLinks-PvdA.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter. Strategische keuzes bereikbaarheid is bij uitstek iets voor de lange termijn, net als formieren zou ik bijna zeggen, en dus zou ik de formerende partijen een beetje willen helpen met hun keuzes. Daarvoor heb ik twee moties en een verzoek.

Ik begin met het verzoek. We hebben al veel gesproken over Amelisweerd en het alternatief uit de regio, maar om die twee goed te kunnen vergelijken zou ik graag een nieuwe, geactualiseerde inschatting willen ontvangen van wat het oude plan zou kosten, inclusief inflatie, gestegen bouwkosten, schaarste aan personeel, stikstofrechten, de recente bouwrisico's et cetera. Het gaat dus om hetzelfde plan maar dan met een actuele raming. Ik neem aan dat de staatssecretaris dit kan toezeggen zodat ik daarover geen motie hoef in te dienen.

Dan heb ik nog twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het basiskwaliteitsniveau spoor vooral ziet op het in stand houden van de huidige netwerkprestaties;

overwegende dat in de nieuwe hoofdtrainnetconcessie afspraken zijn gemaakt over het uitbreiden van de dienstregeling en dat het de vraag is of deze verbeteringen mogelijk zijn zonder uitbreiding van de spoorinfrastructuur;

verzoekt de regering om voor het komende MIRT-debat een inventarisatie naar de Kamer te sturen over welke infrastructurele knelpunten de komende periode opgelost moeten worden om de afspraken uit de nieuwe HRN-concessie uit te kunnen voeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Hoop.

Zij krijgt nr. 54 (36410-A).

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):
Dan de laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat uit het recente TNO-onderzoek blijkt dat sturen op brandstofprijzen om vervoersarmoede te voorkomen extreem inefficiënt is;

overwegende dat deze doelgroep met gerichtere initiatieven of alternatieve oplossingen mogelijk veel beter is geholpen;

overwegende dat vervoersarmoede naast de beschikbaarheid en kosten voor mobiliteit, ook een veel bredere armoedekwestie is en een sterke ruimtelijke-orderingcomponent heeft;

verzoekt de regering om voorafgaande aan het debat over vervoersarmoede te inventariseren welke factoren het meest relevant zijn bij het ontstaan van vervoersarmoede en met welke beleidsmiddelen en op welke beleidsdomeinen stappen genomen kunnen worden die vervoersarmoede en autoafhankelijkheid voorkomen of bestrijden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Hoop.

Zij krijgt nr. 55 (36410-A).

En gaat over tot de orde van de dag.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):
En gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Dat wou ik graag horen, dank. Dan gaan we luisteren naar mevrouw Veltman van de fractie van de VVD.

Mevrouw Veltman (VVD):

Voorzitter. "Dus neem de bus naar Polen of de trein naar Berlijn", dat zingt Joost Klein binnenkort op het Eurovisiesongfestival. Dit leek mij een mooie start van mijn bijdrage in dit tweeminutendebat. Naar aanleiding van dat commissiedebat heeft de VVD-fractie enkele aanvullende vragen. De staatssecretaris heeft de Kamer geïnformeerd dat de onderhoudskosten voor het spoor de komende jaren hoger zijn en meer toenemen dan eerder was geraamd. De staatssecretaris heeft maatregelen bedacht voor efficiëntere uitvoering en keuzes in ambities en onderhoud, maar er blijft nog een budgettaire opgave nodig die niet kan worden ingevuld zonder ingewikkelde keuzes te maken. Kan de staatssecretaris aangeven hoe groot de overblijvende budgettaire opgave is en aan welke ingewikkelde keuzes zij denkt?

Dan het tweede punt. Recent bleek dat de A1 tussen Hoevelaken en Barneveld, samen met het stuk weg in de tegenovergestelde richting, op plek één is komen te staan van de plekken van de meeste ongevallen in 2022, 292 in totaal. Dit weggedeelte schijnt in de jaren daarvoor niet op die lijst voorgekomen te zijn. Dit vinden wij zorgelijke cijfers. Wij weten dat de verbeteringen van de A1, de A30 en Hoevelaken op pauze staan, maar mijn vraag aan de staatssecretaris is hoe zij hierover in overleg is met de betrokken regio's, wat er mogelijk is om prioriteit aan deze knelpunten te geven en wat er eventueel mogelijk is om maatregelen te treffen die, wachtend op grote verbetering, alvast getroffen kunnen worden voor de verkeersveiligheid, waarvoor wellicht budget uit de gelden voor verkeersveiligheid benut kunnen worden.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Heel goed. Dan gaan we luisteren naar de heer Olger van Dijk van de fractie van NSC.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb een enkele vraag en een motie. In het commissiedebat hebben we een aantal piketpalen geslagen voor het toekomstige bereikbaarheidsbeleid en het belang van fietsverkeersveiligheid. Het is mooi dat de minister werk maakt van een nationale aanpak spreiden van verkeer, zeg ik ook tegen de staatssecretaris. Want hoe zorgen we ervoor dat Nederland in beweging blijft? Ik heb aandacht gevraagd voor de overlastbeperking van beheer en onderhoud van de brug van de A7 bij Purmerend. Dat lijkt deze week redelijk goed te gaan, onder andere door een geldelijke beloning voor het mijden van de spits. Kan de staatssecretaris namens de minister aangeven of dit specifieke onderdeel ook wordt meegenomen in de nationale spreidingsaanpak?

Voor Nieuw Sociaal Contract is het belangrijk dat er een goede balans is tussen investeringen in openbaar vervoer en wegen, maar ook tussen de regio en de Randstad. Goed dat aspecten van brede welvaart worden meegenomen in de herziening van de MKBA bij MIRT-verkenningen. Wij willen dat grensoverschrijdende effecten daarin ook een volwaardige plaats krijgen en daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat voor het zomerreces van dit jaar een nieuwe Werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen wordt opgeleverd met daarin een betere verankering van aspecten van brede welvaart in navolging van aanbevelingen van het CPB en PBL;

constaterende dat het advies van het Planbureau voor de Leefomgeving uit 2022 over hoe brede welvaartsaspecten meegenomen kunnen worden in de MKBA's voor het MIRT

aanbeveelt om ook grensoverschrijdende effecten altijd mee te nemen in MKBA's;

overwegende dat wanneer grensoverschrijdende effecten niet in MKBA's meegewogen worden, projecten in grensregio's minder kans maken op financiering in het kader van MIRT-investeringen;

verzoekt de regering om de drie aanbevelingen van het PBL over het meenemen van grensoverschrijdende effecten integraal over te nemen in de Werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Olger van Dijk en Vedder.

Zij krijgt nr. 56 (36410-A).

Was dat uw bijdrage?

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ja.

De voorzitter:

Er is nog een vraag van de heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Meneer Van Dijk weet natuurlijk als geen ander wat voor puinhoop het is op het spoor op dit moment. Nu hoor ik de motie van Nieuw Sociaal Contract, waarin hij eigenlijk zegt: laten we dan spoorlijnen in het buitenland gaan bouwen. Heb ik dat goed, of kan meneer Van Dijk de Nederlander gewoon geruststellen?

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik kan collega Heutink geruststellen. Het gaat over het beoordelen van MIRT-investeringen in projecten, ook in Nederland. Een goed voorbeeld is de Nedersaksenlijn. Die loopt geheel in Nederland, maar heeft ook effecten op het treinverkeer tussen Coevorden en Rheine. Dat is een lijn die volgend jaar al in gebruik wordt genomen. Die effecten moet je ook meewegen als je afweegt of je gaat investeren in projecten in grensregio's in Nederland. Daar is deze motie voor bedoeld: geef een goed overzicht van alle effecten, ook van de effecten over de grens.

De voorzitter:

Heel goed. De volgende spreker van de zijde van de Kamer is de heer Bamenga van de fractie van D66. Hij is de laatste spreker van de zijde van de Kamer. Het woord is aan hem.

De heer Bamenga (D66):

Voorzitter. Bij grote wegwerkzaamheden in Groningen werd ontzettend veel overlast verwacht. Daarom kregen mensen het advies om de auto zo veel mogelijk thuis te laten. Er

zijn afspraken gemaakt met bedrijven en onderwijsinstellingen in de regio om vooral thuis te werken, de fiets te pakken of met het openbaar vervoer te gaan. Met succes. Deze voortvarende aanpak zorgt ervoor dat deze werkzaamheden kunnen worden gedaan zonder dat de rest van het netwerk helemaal vastloopt. Daar kunnen we veel van leren. Dat is ook weleens anders geweest. Is er een vaste aanpak voor gemeente, provincie of het Rijk om er actief voor te zorgen dat de auto wordt gemeden in het geval van wegwerkzaamheden? Zo nee, zien de bewindspersonen kansen om hiermee aan de slag te gaan en dit ook bij provincie en gemeente te laten implementeren?

In het debat vroeg ik ook naar het permanent mijden en spreiden van woon-werkverkeer, bijvoorbeeld door de reiskostenvergoeding en de thuiswerkvergoeding te moderniseren. Het lijkt erop dat de nuttige lessen die we noodzakelijkerwijs hebben geleerd in de coronatijd, toch vervagen. De wegen en treinen worden weer steeds drukker, ook buiten werkzaamheden om. Hoe zetten de bewindspersonen zich in om deze tendens te keren? Kunnen afspraken gericht op mijden en spreiden beter worden vastgelegd door diverse werkgevers, zodat niet iedereen dezelfde dagen de weg opgaat? Wat doet de overheid zelf als werkgever om haar werknemers de spits en drukke dagen te laten mijden? Met zulke afspraken houden we de wegen rustiger voor onze leerkrachten, verpleegkundigen en aannemers.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik schors vijf minuten. Dan gaan we luisteren naar de staatssecretaris.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Het woord is aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Ik zal beginnen met de moties.

De motie op stuk nr. 54 van de heer De Hoop geef ik oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 55 van de heer De Hoop geef ik ook oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 56 van de heer Van Dijk geef ik ook oordeel Kamer.

Dan waren er nog een aantal vragen gesteld. Meneer De Hoop vroeg naar de Ring Utrecht. Hij wilde een actualisatie van alle gegevens. Die kan ik niet toezeggen. Dat besluit ligt nu bij de Raad van State ter beoordeling. Pas na de uitspraak van de Raad van State over het tracébesluit is besluitvorming over het Alternatief Ring Utrecht aan de orde. Dan is er ook informatie om een goede vergelijking te maken tussen het huidige besluit en het eventuele alternatief.

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

Dat begrijp ik natuurlijk voor een deel, maar voordat wij in de Kamer, dan wel misschien ergens anders, in het formatieproces, een keuze willen maken, is het wel fijn om financieel inzichtelijk te hebben wat nou wat kost. Dat was eigenlijk de toezegging die ik aan de staatssecretaris vroeg. Misschien kan het niet zo snel als ik het schetste, maar het lijkt me wel heel erg nuttig als u dat plaatje toch inzichtelijk maakt voor de Kamer wanneer dat mogelijk is.

Staatssecretaris Heijnen:

Dat zou dan zijn na de uitspraak van de Raad van State.

Dan had mevrouw Veltman gevraagd hoe groot de overblijvende budgettaire opgave van BKN spoor is. De omvang van de resterende opgave is nog niet volledig uitgehard. Daarom kan ik ook nog geen getallen noemen. Het enige wat ik er nu over kan zeggen, is dat de restopgave niet zonder ingewikkelde keuzes is in te passen in het Mobiliteitsfonds.

Mevrouw Veltman (VVD):

Bedankt voor het antwoord. Ik vroeg ook aan welke ingewikkelde keuzes de staatssecretaris dan ongeveer denkt.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik vind het lastig om daar nu al antwoord op te geven. De eerlijkheid gebiedt me te zeggen dat we daar nog volop naar kijken. Ik zal daar ook nog met de minister over in gesprek gaan. We hebben kritisch gekeken naar de scope van BKN spoor, naar mogelijke versoeringen en naar de inzet van efficiencymaatregelen, zowel op de korte als de lange termijn. Dat gaat naar verwachting een groot deel van de geschetste opgave oplossen, maar niet de hele opgave. Dan blijft er dus toch nog een substantieel probleem over. Ik kan niet uitsluiten dat, om de rest op te lossen, gereserveerde budgetten voor nieuwe projecten verschoven moeten worden naar instandhouding van het spoor. Dat is een beetje dezelfde exercitie die minister Harbers vorig jaar heeft gedaan op het wegennetwerk. Ik verwacht dat ik na de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving die medio juni staan gepland de Kamer kan informeren over de gemaakte keuzes, zodat we die in het MIRT-debat van eind juni met elkaar kunnen bespreken.

Mevrouw Veltman vroeg ook nog aan welke ingewikkelde keuzes worden gedacht. Die worden op dit moment dus in kaart gebracht. Ik kan misschien een klein doorkijkje geven. Er wordt gekeken naar een mogelijke schuif van gereserveerde budgetten voor nieuwe projecten naar middelen voor instandhouding, zoals ik net al zei, maar er wordt bijvoorbeeld ook gekeken naar verdere vergroting van de efficiency van ProRail en een verhoging van de gebruiksvergoeding.

Dan had mevrouw Veltman nog gevraagd wat de actuele status is van de renovatie en de overlast die het project veroorzaakt. Het project verloopt volgens schema. De verkeersdruk op de A7 is iets lager dan berekend, waardoor de doorstroming goed verloopt. Alternatieve routes en het ov zijn wel iets drukker.

Dan had meneer Bamenga nog een vraag, namelijk hoe de bewindspersonen zich inzetten om de tendens van drukker

wegen te keren. Ik werk op dit moment aan een plan voor een landelijke aanpak om woon-werkverkeer beter te spreiden over de dag en de week. Dat is naar aanleiding van de motie-Van Dijk. Daarbij wordt samengewerkt met andere departementen, met werkgevers, werknemers en onderwijsinstellingen. De afspraken over het Rijk als werkgever gaan via BZK. Bij het opstellen van het plan wil ik samen met BZK kijken naar de rol van het Rijk. Op dit moment wordt thuiswerken al op verschillende manieren gefaciliteerd. Het plan voor het spreiden wordt voor de zomer naar de Kamer toegestuurd.

Volgens mij waren dat de antwoorden op de vragen.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik had ook een vraag gesteld over de A1 tussen Hoevelaken en Barneveld, omdat dat wegstuk en het tegenovergelegen weggedeelte ineens op plek één zijn komen te staan met het aantal ongevallen. De vraag was specifiek: kan dat op een of andere manier worden meegenomen als er gekeken wordt naar prioritering van de wegaanpak A1/A30? Maar ook: kunnen er wellicht verkeersveiligheidsmiddelen ingezet worden om alvast maatregelen te treffen? Mocht de staatssecretaris daar nu geen antwoord op hebben, dan zou daar middels een brief invulling aan gegeven kunnen worden.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dit is de portefeuille van de minister, dus of daar middelen voor zijn, weet ik niet. Ik weet zeker dat hij daarmee aan de slag is en dat hij er rekening mee houdt om dat goed op te volgen. Ik zal even aan hem vragen of hij per brief terug kan koppelen of er extra middelen beschikbaar zijn.

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

Ik had gevraagd om het spitsmijden bij de A7 — misschien een goed idee, misschien niet — te betrekken bij de aanpak van het spreiden van verkeer.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Zeker. Dat waren de antwoorden, voorzitter.

De **voorzitter**:

Daar danken wij u hartelijk voor.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

Aanstaande dinsdag stemmen wij over de moties. Ik schors vijf minuten voor het volgende debat over circulair bouwen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.