

Tweede Kamer, Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Concept

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 2 juli 2025 overleg gevoerd met de heer Aartsen, staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu, en de heer Tieman, minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 maart 2025 inzake bermbeheer bij Rijkswaterstaat en ProRail in relatie tot verkeersveiligheid, natuurbrandpreventie en ecologie (36600-XII, nr. 87);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 april 2025 inzake Rapportage Rijkswegennet 2024 (36600-A, nr. 55);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 maart 2025 inzake reactie op verzoek commissie over een afschrift van de brief aan de provincie Overijssel over de bredere afweging binnen het Mobiliteitsfonds voor verkeersveiligheid op rijkswegen N50 en N36 (29398, nr. 1172);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 mei 2025 inzake resultaten onderzoek Adviescollege ICT-toetsing naar programma IA HLD (36600-A, nr. 58);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 april 2025 inzake voortgang Ontwikkelplan Assetmanagement IenW (RWS-netwerken) (29385, nr. 142);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 april 2025 inzake adviesrapport van het Adviescollege ICT-toetsing over het programma DIL (26643, nr. 1333);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 mei 2025 inzake startbeslissing integrale MIRT-verkenning A2/N2, Brainportlijn en noordwestelijke ontsluiting Brainportregio Eindhoven (36600-A, nr. 61);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 mei 2025 inzake start internetconsultatie Tijdelijke subsidieregeling Samenwerking in de logistieke keten (SiLK) (34244, nr. 12);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 juni 2025 inzake MIRT-brief voorjaar 2025 (36600-A, nr. 63);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 juni 2025 inzake zesde voortgangsbrief invoering vrachtwagenheffing (stand van zaken 1 juli 2025) (31305, nr. 520).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Peter de Groot

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Schukkink

Voorzitter: Peter de Groot
Griffier: Meedendorp

Aanwezig zijn tien leden der Kamer, te weten: Bamenga, Boutkan, Olger van Dijk, Grinwis, Peter de Groot, De Hoop, Pierik, Stoffer, Vedder en Veltman,

en de heer Aartsen, staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu, en de heer Tieman, minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 11.16 uur.

De **voorzitter**:

Dames en heren, ik open dit commissiedebat van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. We gaan het vandaag hebben over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, ook wel "het rondje door Nederland" genoemd in de gangen hier in Den Haag. We gaan zien wat voor een mooi debat we daarvan kunnen gaan maken.

Ik heet iedereen op de publieke tribune hartelijk welkom bij dit debat en ook de mensen die het op afstand volgen. Fijn dat u kijkt. Welkom aan de minister en de staatssecretaris en hun ondersteuning. We hebben een mooi aantal leden bij elkaar verzameld voor dit debat, maar we gaan niet meteen beginnen met de eerste termijn. We gaan allereerst beginnen met de inbreng van de rapporteur woningbouw en mobiliteit, mevrouw Veltman. Ik geef u het woord. Gaat uw gang.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. In dit MIRT-debat wil ik als rapporteur voor het programma Woningbouw en Mobiliteit namens de commissie ingaan op de afweging en verdeling van de 2,5 miljard voor de ontsluiting van woningbouwlocaties uit het huidige regeerprogramma.

In de brief van 12 juni jongsleden geeft de minister een nadere toelichting op de doelstelling van het programma, op het proces voor de inzet van de 2,5 miljard en op de afwegingscriteria die hierbij worden gebruikt. De minister reageert hiermee uitgebreid op verzoeken die ik eerder als rapporteur namens deze commissie heb gedaan. Als rapporteur stel ik vast dat de Kamer hiermee goed is geïnformeerd over de beoogde inzet van middelen voor woningbouw en mobiliteit. Vanuit de gedachte "the proof of the pudding is in the eating" zullen we dit de komende jaren vanuit de Kamer kunnen blijven volgen met de jaarlijkse voortgangsrapportages. Daarin zal zowel worden gerapporteerd over de 2,5 miljard van het huidige kabinet als over de eerdere 7,5 miljard van het kabinet-Rutte IV. Dat lijkt mij een zinvolle samenhang.

Wat voor een goede beoordeling van de doelmatigheid en doeltreffendheid van het programma momenteel nog ontbreekt, zijn concrete doelstellingen en streefwaarden voor de brede welvaart, bijvoorbeeld voor regionale bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, bedrijvigheid, gezondheid en circulariteit. De indicatoren hiervoor zijn inmiddels een stap verder uitgewerkt, maar de streefwaarden moeten nog worden ontwikkeld. Dat zou in de loop van '25 moeten gebeuren. Dat betekent dat deze nog te formuleren bredewelvaartdoelstellingen geen rol van betekenis kunnen spelen bij een integrale afweging van voorstellen, maar dat deze voorstellen primair getoetst zullen worden aan

de criteria bereikbaarheid en woningbouwwaarde, gemeten in aantallen woningen en financieel rendement. Het volwaardig betrekken van brede welvaart in concrete projecten lijkt een lastig vraagstuk, dat hopelijk bij toekomstige projecten wel de aandacht zal krijgen die het verdient. Is de minister het met mij eens dat de verwacht effecten op de brede welvaart vooraf inzichtelijk zouden moeten worden gemaakt in voorstellen, zodat hierop later concreet gemonitord kan worden? Waarom is het binnen het programma Woningbouw en Mobiliteit niet gelukt om de doelstellingen en streefwaarden te ontwikkelen voor bredewelvaartsaspecten, zodat deze een grotere rol kunnen spelen bij de integrale afweging van voorstellen?

Voorzitter. Bij de behandeling van de begrotingen en jaarverslagen van Infrastructuur en Waterstaat hebben we de laatste jaren veel verschuivingen van begrotingsmiddelen naar latere jaren gezien. Een belangrijke oorzaak hiervan is dat meerjarige budgetten vaak bij nader inzien niet realistisch waren begroot. Dit zorgt voor onderuitputting en de Kamer kan er niet meer zondermeer van uitgaan dat de begrotingen en meerjarenplannen die zij autoriseert, worden uitgevoerd zoals zij worden gepresenteerd. Het kabinet onderzoekt hoe het tot realistische begrotingen kan komen voor de investeringen met passende en uitvoerbare kasritmes. De minister schrijft in de junibrief dat realisme in ambities van belang is om teleurstellingen achteraf te voorkomen.

Namens de commissie onderschrijf ik het belang van realistische begrotingen, ook omdat we op het gebied van Infrastructuur en Waterstaat, maar ook breder, voor grote opgaven staan die met schaarse middelen moeten worden aangepakt. Het niet benutten van beschikbare middelen staat daarmee op zeer gespannen voet. Kan de minister toezeggen dat de uitgaven voor het programma Woningbouw en Mobiliteit zo veel mogelijk realistisch worden geraamd? Kan de minister vertragingen en tegenvallers in een zo vroeg mogelijk stadium aan de Kamer voorleggen, zodat de middelen die niet worden uitgegeven binnen het begrotingsjaar nog voor andere bereikbaarheidsdoelen kunnen worden ingezet? Hoe pakt het in de praktijk uit als een gemeente zich weliswaar wil committeren aan een eerste fase met een aantal woningen, maar zich niet wil committeren aan hogere aantallen woningen of daarin niet wil versnellen? Hoe wordt hiermee omgegaan als nieuwe coalitieafspraken na de gemeenteraadsverkiezingen in maart '26 als uitkomst hebben dat de aantallen toch niet zo vaststaan als men dacht en de ambities naar beneden worden bijgesteld?

Voorzitter. Ik wil de minister namens de commissie danken voor de responsiviteit en de medewerking die ik van het ministerie heb mogen ontvangen bij het uitvoeren van rapporteurschap, ook omdat mijn rapporteurschap ten einde komt en ik heb aangekondigd niet door te gaan als Kamerlid. Het rapporteurschap is een heel mooie manier om je controlerende taak als Kamerlid nog beter uit te kunnen voeren. Door je te verdiepen, doe je meer kennis op en kun je je werk nog beter doen. Dus een aanrader voor toekomstige Kamerleden. Tot slot wil ik vooral de griffie bedanken voor de ondersteuning. Zonder de griffie zijn we nergens.

Tot zover mijn inbreng als rapporteur Woningbouw en Mobiliteit, voorzitter.

De voorzitter:

Ik sluit me helemaal aan bij die laatste mooie woorden. Dank voor uw inbreng als rapporteur. Ik kijk even naar het kabinet. De minister gaat als eerste het woord voeren namens het kabinet als reactie op de inbreng van de rapporteur. Gaat uw gang.

Minister **Tieman**:

Dank u wel, voorzitter, leden van de commissie, mevrouw Veltman. Dank voor de constructief-kritische inbreng, waar ik op in zal gaan. Een aantal van u, het merendeel, heb ik vorige week al ontmoet bij de kennismaking, bij het WGO. Vandaag hebben we het MIRT-debat. Wij zien daar enorm naar uit, om het net ook aan uw kant zeker op te halen en punten te bespreken. We zitten in de eerste periode, de eerste dagen. Vergeef me dat ik misschien nog wat meer op het blaadje kijk dan mij lief is, maar we hebben een en ander zeer goed voorbereid. Ik wil echt ingaan op de vragen die gesteld zijn.

Het is fijn dat er door de Kamer op deze wijze wordt meegekeken naar de voortgang van de afspraken over de 7,5 miljard vanuit het vorige kabinet en de toedeling van de 2,5 miljard. De ambitie is om 100.000 nieuwe woningen per jaar te bouwen. Met investeringen in infrastructuur faciliteren we de bouw van goed bereikbare woningen. De staatssecretaris en ik zetten ons in om te zorgen dat we bij het BO MIRT eind dit jaar goede afspraken met de regio's, hier ook aanwezig op de tribune en meekijkend via de camera, kunnen maken over de infrastructuur gekoppeld aan de nieuwe woningbouw.

Ik zal ingaan op de vragen gesteld ten aanzien van de brede welvaart, een onderwerp dat mij bekend is vanuit mijn werkgeversverleden, ondernemen voor brede welvaart. Ik vind de effecten van het programma Woningbouw en Mobiliteit op brede welvaart zeer relevant. Daarom betrekken we bij de verdeling van de middelen voor de grootschalige woningbouwlocaties ook de elementen — u noemde ze zelf al — bereikbaarheidswaarde, woningbouwwaarde en gebiedswaarde: de balans tussen wonen, werken en de voorzieningen. Als MIRT-verkenningen worden opgestart, worden de maatschappelijke kosten-batenanalyses uitgevoerd. Daarnaast gaan we bij de jaarlijkse voortgangsrapportages WoMo kijken naar de bijdrage van het programma op brede welvaart.

Dat laatste doen we stapsgewijs. U gaf al aan dat er veel meer elementen te bedenken zijn onder het begrip brede welvaart. Op het moment dat wij met een project beginnen, hebben we bijvoorbeeld de leefomgevingskwaliteit van een nog op te starten woonwijk nog niet helemaal inzichtelijk. Dat komt dan eigenlijk in een fase daarna. We beginnen stapsgewijs om die groep van parameters breder te krijgen ten aanzien van die indicatoren. Die deel ik met u in de jaarlijkse voortgangsrapportage van het programma. Dus we beginnen nu met een aantal zaken en dat laten we groeien, met nieuwe elementen. We gaan dat veel beter in de vingers krijgen. Maar het onderwerp brede welvaart: dikke streep eronder. Wij vinden dat ook belangrijk en we gaan daarmee verder.

De streefwaarden. De 7,5 miljard en de 2,5 miljard zijn bedoeld voor de infrastructuur bij nieuwe woningen. Hiermee wordt de woningbouw bevorderd. We hebben al een aantal zaken inzichtelijk, maar ook de regio is echt aan zet. Wat dat betreft gaan we verder groeien met die indicatoren. Dus we beginnen met een aantal, maar hier gaan we meer vlees op de botten krijgen.

Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel. Het woord is aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dank, voorzitter. Ik zal de punten ten aanzien van de programmabeheersing, de ramingen en de afspraken met gemeenten beantwoorden. Allereerst dank aan mevrouw Veltman voor het rapporteur zijn. Ik heb een tijdje aan uw kant mogen zitten. Inderdaad, het rapporteurschap wordt vaak onderschat, zowel qua tijdsbesteding als qua belang volgens mij. Dus uw laatste woorden, zeg ik tegen mevrouw Veltman, kan ik alleen maar namens de hele regering onderschrijven bij dezen.

Voorzitter. De rapporteur heeft mij een aantal vragen gesteld die gaan over het realistisch ramen. Ik denk dat we allemaal de wenselijkheid van dat realistisch ramen kunnen onderschrijven. Het is van belang, juist in een situatie waarin er beperkt geld is, dat we heel strak op de beheersing zitten, zodat we realistisch kunnen plannen en goede ramingen hebben in het programma. Ons departement is natuurlijk vaak ook afhankelijk van externe partijen: gemeenten, Rijkswaterstaat, ProRail. Vandaar dat we werken met een standaardssystematiek voor kostenramingen, zodat we er uniform op kunnen sturen dat al die ramingen, ook die waarbij we afhankelijk zijn van externen, daar goed bij aansluiten en we daar goed zicht op hebben. Het is misschien nog wel belangrijk om te zeggen — de rapporteur sprak ook over onderuitputting — dat de onderuitputting gewoon binnen het Mobiliteitsfonds blijft. Dat geld blijft dus beschikbaar in deze systematiek binnen het fonds. Dat geldt ook voor de WoMo-middelen, dat die daarvoor beschikbaar blijven.

De kunst is dan om zo snel als mogelijk te kijken hoe je die middelen goed kan inzetten. Dat was eigenlijk de tweede vraag: kunnen de bewindspersonen vertragingen en tegenvallers in een zo vroeg mogelijk stadium melden? Ja, vanzelfsprekend. Dat proberen wij te doen in het najaar door middel van de voortgangsrapportage MIRT, maar dat proberen we ook tijdig tussendoor te doen, bijvoorbeeld bij de voorjaarsnota of in het aparte Plan van Aanpak Beheersing programma Woningbouw en Mobiliteit, zodat we op het moment dat het duidelijk is dat er mogelijk ergens vertraging optreedt snel kunnen schakelen en kunnen kijken hoe we dat geld nuttig in kunnen zetten bij projecten die wel maakbaar zijn op de korte termijn. Dat is ook waar wij actief op sturen.

Dan is er nog een vraag gesteld over de afspraken met de gemeenten over de concrete hogere aantallen woningen. Wij maken bindende afspraken met gemeenten over de realisatie van die woningbouwaantallen en ook van de infrastructuur die daarbij hoort. Dat is juist bedoeld om ervoor te zorgen dat de gelden die we uittrekken voor WoMo daadwerkelijk gaan leiden tot hogere aantallen woningen, want dat is uiteindelijk het doel van dit programma en het doel waarvoor er in eerste instantie 7,5 miljard en nu 2,5 miljard erbij wordt uitgetrokken: dat infrastructuur ook leidt tot meer woningen. Want dat is natuurlijk een belangrijk maatschappelijk probleem.

Tot slot vroeg de rapporteur mij nog hoe ermee wordt omgegaan als bij nieuwe coalitieafspraken na de gemeenteraadsverkiezingen blijkt dat die aantallen toch niet zo vaststaan als we denken. Ik zei al dat we bindende afspraken maken. Het concept van afspraken is natuurlijk wel dat ze bestand zijn tegen veranderende omstandigheden. Dat is wel het hele idee van afspraken maken. We gaan er dus wel van uit dat ook de lokale overheden zich gebonden weten aan de afspraken die met elkaar worden gemaakt over die ambities. Want uiteindelijk is het doel van deze middelen ervoor zorgen dat doordat we investeren in infrastructuur hogere aantallen woningen worden gerealiseerd en dat

we dat ook versnellen met elkaar. Overigens krijgen we geen signalen van gemeentes dat zij minder willen bouwen. Volgens mij is het een breed gedragen ambitie in de samenleving om ervoor te zorgen dat we meer woningen bijbouwen.

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Ik dank u beiden. Ik kijk nog even naar mevrouw Veltman als rapporteur of er nog een reactie gewenst is. Gaat uw gang.

Mevrouw Veltman (VVD):

Ja, voorzitter. Dank voor de antwoorden. Die roepen bij mij nog twee vragen op. De eerste is aan de minister. Hij geeft aan dat de streefwaarden en de manier waarop we kijken naar bredewelvaartsaspecten aan het groeien zijn, dat die nu worden ontwikkeld. Mijn vraag is hoe er dan rekening mee kan zijn gehouden en worden gehouden bij het afwegen van de verschillende mogelijke projecten die uit die gelden worden bekostigd. Want dat vindt nu plaats en heeft al plaatsgevonden. Misschien kan de minister daar nog wat meer over vertellen.

Mijn andere vraag stel ik aan de staatssecretaris. Onderuitputting blijft inderdaad natuurlijk beschikbaar voor andere mooie projecten op het gebied van mobiliteit. Is het dan wellicht ook zo dat het ministerie werkt met een soort van overprogrammering voor als er niets doorgaat, zoals bij het Mobiliteitsfonds en op meer fronten als het gaat om mobiliteit wordt gedaan bij projecten, onder andere bij het inplannen van projecten door Rijkswaterstaat? Mijn vraag is of dat dan een manier zou kunnen zijn om ernaar te kijken, zodat je snel kunt schakelen en ook deze middelen meteen goed en snel besteed kunnen worden.

De voorzitter:

Ik dank u wel. De minister voor het beantwoorden van de vraag van de rapporteur. Gaat uw gang.

Minister Tieman:

Dank u wel, voorzitter. De criteria voor die afwegingszaken, voor die 2,5 miljard, zijn met u gedeeld. Laat ik een concreet voorbeeld te geven ten aanzien van de indicatoren en de afwegingen daaromtrent. We hebben bijvoorbeeld een spoorlijnnet. We hebben daar ook woonkernen. Denk bijvoorbeeld aan Heerhugowaard, om een praktisch voorbeeld te geven. Dan hebben we daar ook meteen een hoeveelheid mensen om en nabij een spoorlijn die niet heel ver hoeven reizen. Dat wordt ook meegewogen als zijnde een pluspunt ten aanzien van die locatie. Zo zitten we daar bij andere locaties ook naar te kijken. Om maar één voorbeeld te noemen ten aanzien van die bredewelvaartsaspecten.

De voorzitter:

Dank u wel. Staatssecretaris, gaat uw gang.

Staatssecretaris Aartsen:

Dank aan de rapporteur voor haar vraag. Die ging over overprogrammering. Bij het reguliere Mobiliteitsfonds is er inderdaad overprogrammering. Er is sowieso een chronisch gebrek aan geld en een grote ambitie voor projecten. Daar moeten we op een ander moment nog over doorpraten. Dat is daar dus het geval. Daarmee kunnen we dus

ook goed inspelen als er onderuitputting is, op het snel activeren van andere projecten of het snel mogelijk maken van andere projecten. Ten aanzien van de WoMo is dat overigens niet het geval. Daar staat eigenlijk een hek omheen binnen het Mobiliteitsfonds, gericht op die WoMo-projecten. Dan is het niet mogelijk om te gaan overprogrammeren, want op het moment dat dan het geld niet beschikbaar is, heb je projecten waar geen geld voor is binnen die WoMo-projecten.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we hiermee aan het einde gekomen van de termijn van de rapporteur. Nogmaals hartelijk dank voor het gedane werk. Dat zou ik namens de hele commissie willen overbrengen.

Dat betekent dat we gaan beginnen aan het debat met de overige leden erbij. De eerste termijn. We hebben een spreektijd van vijf minuten voor de leden in de eerste termijn. Ik stel voor dat we vier interrupties doen. We zijn met een heel aantal leden. De heer Boutkan heeft plaatsgenomen aan de rechterzijde, aan het einde van de tafel. Mocht u hem zoeken: hij zit aan die zijde. Ik ga gewoon het rijtje af; u komt vanzelf aan de beurt.

Voordat we beginnen, wil ik nog graag mededelen dat ik als uw commissievoorzitter dit debat wel ga verlaten, vermoedelijk na de eerste termijn, omdat ik een plenaire overlap heb. Ik heb vanmiddag dus elders een debat te voeren. U zult dan moeten kijken hoe u het voorzitterschap anders regelt, maar ik vertrouw er volledig op dat het goed komt.

We gaan beginnen met de termijn van de Kamer. Het woord is aan de heer Bamenga, D66.

De heer Bamenga (D66):

Dank u wel, voorzitter. Om fijn te kunnen leven moet je zonder zorgen van a naar b kunnen gaan: naar school, naar werk of om vrienden en familie te kunnen zien. We hebben in Den Haag de zware plicht om daar keuzes in te maken, om zo de bereikbaarheid van Nederland verder te bevorderen. Wensen zijn er namelijk voldoende, maar we kunnen niet alles doen. Tegelijkertijd zie ik de uitdaging om het geld dat er is in de juiste projecten te stoppen. Ik denk dat hard kiezen heel belangrijk is.

Als er één thema is dat een doorbraak verdient, is dat volgens mij de woningbouw. Ik ben bang dat we in de prioritering van het MIRT de ontsluiting van de woningbouw veel te weinig aandacht geven. Dat zou een grote fout zijn, want doorbraken voor wonen zijn hard nodig voor Nederland. De stelregel moet wat mij betreft zijn: voordat we geld investeren in nieuwe huizen, moeten we ook weten hoe mensen naar school en naar werk kunnen komen. Daarom heb ik de volgende vraag aan de staatssecretaris: is hij het met mij eens dat ontsluiting van de woningbouw soms geen prioriteit krijgt bij keuzes in het MIRT? Is hij het met mij eens dat dit wel zou moeten?

Ik wil een paar voorbeelden geven. Ten eerste de Merwedelijn. Die kan zorgen voor de ontsluiting van 50.000 tot 70.000 woningen. Investeren in deze lijn is dus eigenlijk een no-brainer. Hoe kijkt de staatssecretaris hiertegen aan?

Ten tweede de Noord/Zuidlijn. Het is het kabinet niet gelukt daar stappen in te zetten, terwijl wij van alle kanten horen dat deze lijn essentieel is voor de verbinding. Het doortrekken van deze lijn kan helpen bij de bouw van zo'n 175.000 woningen.

Voorzitter. We hebben het er al veel over gehad: de Lelylijn. Die zou zorgen voor zo'n 55.000 tot 115.000 woningen en 30.000 tot 60.000 banen, boven op de verwachte groei. Ook daarop leverde het kabinet niet.

De voorzitter:

Meneer Bamenga, u heeft een interruptie van mevrouw Vedder van het CDA.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ik hoor collega Bamenga terecht aandacht vragen voor de combinatie van infrastructuur en woningbouw, maar ik hoorde ook een opmerking die me een beetje verbaasde, namelijk dat we voordat we geld investeren in woningen, eerst zouden moeten weten hoe de infrastructuur eromheen er dan uit ziet. Vervolgens noemt de heer Bamenga een aantal voorbeelden van projecten die al heel lang slepen. Maar betekent dat dan dat die projecten eerst gerealiseerd zouden moeten worden, voordat we op die plekken in woningbouw gaan investeren? Wordt dit een extra drempel? We hebben namelijk al zo veel drempels in de woningbouwopgave.

De heer Bamenga (D66):

Het is niet bedoeld als extra drempel, het is meer bedoeld om daar integraal naar te kijken. Het kan namelijk niet zo zijn dat we met allerlei woningbouwprojecten komen en vervolgens zien dat de infrastructuur die eigenlijk achterna loopt. Het zou heel fijn zijn als die infrastructuurprojecten eigenlijk meelopen met de woningbouwprojecten, als daar van tevoren alvast integraal over nagedacht is.

De voorzitter:

Vervolgt u uw betoog.

De heer Bamenga (D66):

Ik ben dan ook blij met de toezegging van de nieuwe staatssecretaris over het onderzoeken van de ontsluiting van de woningbouw. Dit is ontzettend belangrijk en zal van groot belang zijn als we echte stappen willen zetten in het oplossen van de wooncrisis. De minister van Volkshuisvesting gaf een tijd terug zelf al aan dat het bedrag van 2,5 miljard euro dat vrij is gemaakt voor ontsluiting, niet genoeg zal zijn. Ik blijf dan ook zitten met de vraag: hoeveel geld denkt de staatssecretaris nodig te hebben om de woningontsluiting te kunnen prioriteren? Hoe dan ook, er is meer geld nodig voor de ontsluiting van nieuwe woningbouw.

Voorzitter. In het kader van onnodige infrastructuurprojecten: de verbreding van de A27 bij Amelisweerd. Die staat namelijk nog steeds op de planning, ondanks bezwaren van mensen uit de omgeving. De natuur zal zwaar aangetast worden door de verbreding van de A27, en dat terwijl er een alternatief is, namelijk het alternatief Ring-Utrecht, waarbij er geen verbreding nodig is. De natuur blijft onaangetaast en we besparen miljoenen euro's. Wat mij betreft voeren we het tracébesluit niet uit en gebruiken we het alternatieve plan. Laten we ons nou juist dat geld van die verbreding gebruiken voor de ontsluiting, die zo hard nodig is. Hoe kijken de staatssecretaris en de minister hiernaar?

Voorzitter. We staan na dit kabinet nog steeds voor enorme uitdagingen: een wooncrisis, verslechterde infrastructuur en een toenemende vraag naar bewegingsvrijheid. Daarom moeten we investeren in projecten die het verschil gaan maken. Mobiliteit is geen

bijzaak. Het is een sleutel tot leefbare toekomstbestendige steden. Tijd om Nederland weer in beweging te krijgen.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel voor uw bijdrage. Voordat we naar de heer Stoffer gaan, zeg ik nog even, omdat de heer Grinwis net even weg was: ik heb aangegeven dat we eigenlijk een Grinwiskeuzemodel hebben in de interrupties, namelijk vier korte, tot 45 seconden, of twee lange. U mag kiezen vandaag: vier korte, van 45 seconden, of twee lange interrupties. Dat is het keuzemodel voor vandaag voor de heer Grinwis. Komt goed, denk ik.

We zijn toe aan de inbreng van de heer Stoffer van de SGP. Uw vijf minuten gaan nu lopen.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dank, voorzitter. Het Mobiliteitsfonds kraakt in zijn voegen. De exploderende instandhoudingsopgave zuigt budget weg voor de aanleg van wegen, ik zie een greep in de kas voor andere rijksuitgaven en prijsstijgingen worden nauwelijks gecompenseerd. Dan blijft er voor nieuwe projecten bitter weinig over. We gaan richting nieuwe coalitieonderhandelingen. Ergens na 29 oktober zal dat ongetwijfeld het geval zijn. Cruciaal is dan om goed in beeld te hebben wat de budgetopgaven in het infradomein zijn, zowel voor de instandhouding als voor de aanleg, en ook wat de mogelijkheden zijn bijvoorbeeld voor infra-investeringen onder de NAVO-vlag. Het kabinet kijkt naar alternatieve bekostiging. Mijn vraag aan de minister is waar hij aan denkt. Hierop aansluitend heb ik nog een vraag. Het kabinet werkt aan een ontwikkelstrategie voor grootschalige infra. Wordt deze strategie voor de begrotingsbehandeling en de coalitieonderhandelingen afgerond, inclusief de investeringsvarianten, is mijn tweede vraag.

Voorzitter. In mijn concepttekst had ik een vetgedrukte vraag staan: waar blijft het meerjarenplan voor de instandhoudingsopgave? En ziedaar: gisterenmiddag kwam het plan naar de Kamer. Ik zeg de minister en de staatssecretaris, en vooral degenen die hen ondersteunen, denk ik, daar heel veel dank voor. De inzet is goed, met een programmatische aanpak en de blik vooruit. Staalbouwers benadrukten onlangs het belang van een stabiele projectenstroom. Hoe stabiel en voorspelbaarder de projectenstroom, hoe beter de maakcapaciteit benut kan worden en een meerjarenplan helpt daar gewoon bij.

Ik wil voor vandaag met name een belangrijk politiek punt maken. Rijkswaterstaat zorgt voor vergroting van de maakcapaciteit en daardoor kan het gapende gat tussen opgave en realisatie enigszins ingelopen worden, maar alleen als wij extra budget hiervoor leveren, de komende jaren zo'n 300 tot 500 miljoen euro per jaar. Ik roep het kabinet, maar vooral ook de Kamer op om hier de schouders onder te zetten, zodat Rijkswaterstaat haar instandhoudingsplannen waar kan maken. Uitstel van renovatie en van vernieuwing jaagt onderhoudskosten alleen maar op en zorgt voor ingrijpende storingen en beperkingen en uiteindelijk staat dan het land op zijn kop.

Voorzitter. Nederland moet blijven rijden. Opnieuw pleit ik voor actie bij knooppunt Hoevelaken. Er is overeenstemming over de eerste fase en mijn vraag aan de minister is of hij daar voortvarend mee aan slag gaat. Ook het traject A2 Deil - Vught mag niet in

de ijskast. De Kamer heeft gevraagd om overleg met de regio over een gefaseerde aanpak. Dat overleg heeft niet plaatsgevonden. Er wordt zonder uitleg gesteld dat fasering niet mogelijk is, omdat er een aantal bruggen in het traject zitten. Ik vind dat te snel. Mijn vraag is of de minister alsnog met de regiopartijen om de tafel gaat en een quickscan gaat doen naar mogelijkheden voor fasering. Bij de A27 Houten - Hooipolder is uiteindelijk gestart met de noodzakelijke verbreding. Rijkswaterstaat en overheden waren volop bezig, tot het kabinet ruim een maand geleden aan de rem trok en een deel helemaal naar achteren wordt geschoven. Dat geeft grote onzekerheid en mijn vraag is of dit anders kan. Wordt nog dit jaar samen met de regionale overheden ten minste een nieuw tijdpad afgesproken?

Dan de Drechtsteden. Die maken zich grote zorgen over de maandenlange afsluiting van de Merwedebrug bij Papendrecht. Die renovatie gaat volgend jaar gebeuren. Dat is de bedoeling in ieder geval. Goede omleidingen zijn dan cruciaal. Een alternatief is de waterbus Drechtsteden-Rotterdam, maar die zit in zwaar weer. Mijn vraag is of de minister er met medeoverheden voor gaat zorgen dat die waterbus in ieder geval dat komende cruciale jaar blijft varen. Maar er is meer dan dat. De noodzakelijke verbreding van de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem is in de ijskast gezet. Er ligt een doorstroomplan om de grootste ellende te ondervangen via investeringen in onder meer mobiliteitshubs. Mijn vraag is: gaat de minister dit oppakken?

Dan de N50. Er was even hoop dat via de Voorjaarsnota de benodigde miljoenen zouden vrijkomen voor de verbreding van de N50 bij Kampen, maar we hebben gezien wat het resultaat is: helaas gaat het niet gebeuren. Tegelijkertijd blijft er wel echt een verkeersveiligheidsprobleem tussen Kampen en de Ramspolbrug. Tussen Kampen en Kampen-Zuid is er een fysieke rijbaanscheiding gekomen nu, een tijdelijke oplossing. Mijn vraag is of de minister dat ook wil doen voor dat traject Kampen - Ramspolbrug.

Bij de A2 zou zomaar de vleermuis ervoor kunnen zorgen dat op het gedeelte Het Vonderen - Kerensheide twee jaar vertraging en miljoenen extra kosten gaan plaatsvinden. Het zal toch niet zo zijn dat we vele infraeuro's uitgeven aan dit probleem terwijl de vleermuis gewoon via een andere route alsnog op zijn bestemming komt? Ik pleit in dit geval voor meer realisme.

En dan ziet de SGP — dat zal de voorzitter deugd doen — graag dat Harderwijk een intercitystation wordt en de frequentie op de lijn Amersfoort - Harderwijk omhooggaat. In die regio gaan tienduizenden woningen gebouwd worden en als je dat goed wil doen, dan moeten overwegen aangepast worden en is een keervoorziening nodig. Mijn vraag is of het kabinet vanuit de inframiddelen voor woningbouw hieraan gaat bijdragen.

Tot slot, voorzitter. Goed dat het kabinet aan de slag gaat met de Nedersaksenlijn. Wordt in het Masterplan Lelylijn ook de variant opwaardering bestaand spoor meegenomen? Hoe breder het palet, hoe beter uiteindelijk de afweging gemaakt kan worden.

Dat was het. Dank u wel.

De voorzitter:

Ik dank u wel voor uw inbreng en ik kan onderschrijven dat Harderwijk een hartstikke mooie stad is, als u dat bedoelt. Ik zou nu graag het woord willen geven aan mevrouw

Vedder namens het CDA. Gaat uw gang.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Dank, voorzitter. Infrastructuur is verbinding, het cement van onze samenleving omdat we mens zijn in relatie tot de ander. Voor het CDA draait infrastructuur dan ook niet alleen om asfalt en spoor, maar om het versterken van een weerbare samenleving. Investerings moeten we daarom toetsen op hun maatschappelijke meerwaarde en niet alleen op economische winst. Toch blijven MKBA's en rendementsdenken vaak leidend. Daardoor investeren we vooral in de gebieden die al druk zijn en vergeten we regio's waar juist groei en kansen liggen. Zo houden we verschillen in welvaart zelf in stand. In dat licht vraag ik hoe het staat met de vernieuwing van de MIRT-systematiek. Is de minister het met het CDA eens dat we meer moeten kijken naar het maatschappelijke en langetermijnpotentieel van regio's?

Ik zie dat het kabinet werkt aan een ontwikkelingsstrategie voor structuurversterkende infra en ook kijkt naar alternatieve bekostiging. In dat verband wijs ik graag op de initiatiefnota van mijn collega Inge van Dijk, Ruimte voor investeren in de toekomst van Nederland. Zij pleit daarin voor structureel hogere publieke investeringen en doet daarin vijf concrete voorstellen om daarvoor budgettaire ruimte te creëren. Mijn vraag is of de minister en de staatssecretaris bekend zijn met deze voorstellen en of zij wellicht bereid zijn om die mee te nemen in hun afwegingen.

Ik sluit me aan bij de woorden van de heer Stoffer over het Meerjarenplan Instandhouding. Het geeft vertrouwen om te zien dat deze bewindspersonen daar zo voortvarend mee aan de slag zijn gegaan. Ik ben daar heel erg blij mee.

Voorzitter. Dan mijn rondje Nederland. Ik begin bij de Bodegravenboog. De herstart van de Bodegravenboog is cruciaal voor onder andere woningbouw in de Gnephoek bij Alphen. De regio wacht op actie, desnoods via een gefaseerde aanleg. Onderzoek wees al uit dat de aanleg zonder een parallelstructuur de problemen niet oplost en zowel het lokale bedrijfsleven als omliggende gemeenten hebben toegezegd hier financiële ruimte voor te willen reserveren. Wordt dit project prioritair gekoppeld aan de woningbouwopgave? Daarnaast heeft de provincie al voldoende gereserveerd voor ongelijkvloerse fietsoversteken bij Bodegraven, want die zijn levensgevaarlijk. Daar ligt ook al een twee jaar oude, breed aangenomen Kamermotie over. Wat kan de minister toen om te helpen bij een snelle realisatie van die fietsoversteken?

De Haringvlietbrug. Na de renovatie blijft die brug toch wel storingsgevoelig. Of is de minister ervan overtuigd dat de storingsen nu verholpen zijn? Maar linksom of rechtsom, die brug zal ooit vervangen moeten worden. Het is een zeer belangrijke verbinding: Rotterdam/Den Haag richting Zeeland, Brabant en Antwerpen. Zou het daarom geen tijd zijn om alvast te starten met een verkenning voor die vervanging? Grote projecten vergen immers een lange adem, weten we inmiddels.

De verbreding van de A6 tussen Lelystad en Almere en de Lelylijn gaan voorlopig beide niet door, maar Flevoland levert wel op lastige landelijke doelstellingen, zoals woningbouw en Defensie, en zij krijgen daar dus geen infraontwikkelingen voor terug. Hoe kijkt de minister daarnaar? Kunnen we niet op zoek naar een rechtvaardigere balans daarin? In Gelderland zie ik eigenlijk hetzelfde gebeuren. Ook zij leveren veel op woningbouw en Defensie, maar zij zien de verbreding van de A50 en het uitstel van het

knooppunt A1/A30 met lede ogen aan en ik snap dat heel erg goed. Ik vraag graag een reflectie daarop van de minister.

Over het knooppunt Hoevelaken hebben we al menig motie ingediend, ook samen met collega Stoffer, die even weg is. Hoe staat het met dit knooppunt? Hoe staat het met projectteam bijvoorbeeld, waar net ook door andere collega's om is gevraagd? Gaat de minister ijverig verder met dit rottige knooppunt of gooit de demissionaire status daar roet in het eten? Ik weet dat de regio daar erg benieuwd naar is.

Dan ga ik met de trein naar Limburg, voorzitter. We hebben daar spoorlijnen gedecentraliseerd, maar de regio constateert dat de afspraken daarover niet opschieten. Klopt het dat de afspraken over die gedecentraliseerde spoorlijnen er nog niet liggen en dat Limburg daardoor op dit moment 6 miljoen per jaar moet voorschieten? Zouden we dit niet gewoon snel geïndexeerd en structureel moeten regelen met Limburg?

De fiets, ook belangrijk. Het is wel een stukje fietsen vanuit Limburg naar Drenthe, maar daar ligt een mooie doorfietsroute die de Hunebed Bikeway heet. Een doorfietsroute is zeker in een regio waar het openbaar vervoer verschaalt een belangrijke aanvulling op mobiliteit, als die route daar veilig en comfortabel ligt. Ik ben benieuwd naar de visie van de minister en de staatssecretaris hierop. Zouden we niet wat meer moeten investeren in een netwerk van doorfietsroutes in de regio, zeker in relatie tot het openbaar vervoer?

Voorzitter. Dan sluit ik af met de Lelylijn. Ik heb er al veel over gezegd, dus ik hou het kort. Zijn de minister en de staatssecretaris het met het CDA eens dat het gebied van de Lelylijn in ieder geval duidelijkheid verdient over hoe het weggeboekte geld weer terugkomt en dat er voortvarend aan het masterplan moet worden getimmerd?

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Uw tijd is op, maar u krijgt misschien nog wat meer spreektijd van de heer De Hoop. Gaat uw gang, meneer De Hoop.

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

In de bijdrage van collega Vedder hoorde ik veel ambities die wij als GroenLinks-Partij van de Arbeid delen en tegelijkertijd zien we ook dat er op de begroting van IenW een behoorlijk tekort is. Dan moet je op een gegeven moment keuzes maken: wat zijn dingen die wel nou wel slim zijn om te doen die een hele hoop geld kosten en wat zijn dingen die minder slim zijn om te doen? Een van de dingen die ik minder slim vind, die GroenLinks-Partij van de Arbeid minder slim vindt, is de verbreding bij Amelisweerd. Het CDA is daar niet altijd even duidelijk over geweest. Ik was benieuwd of mevrouw Vedder wat meer duidelijkheid kan schetsen over hoe zij tegen de verbreding bij Amelisweerd aankijkt.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Eerst een algemene opmerking hierover. Ik vind het eigenlijk wel heel erg moeilijk om te zien hoe klein de begroting van IenW is, wetende hoe groot de opgave is en vanuit de overtuiging dat infrastructuur een aanjager kan zijn van ontwikkeling van regio's. Dat dat steeds niet in de regio landt, is mij een doorn in het oog en ik weet dat dat ook bij de heer De Hoop leeft. Wetende dat je dan keuzes moet maken — mijn collega Inge van

Dijk heeft overigens echt goede voorstellen neergelegd om daar meer ruimte in te vinden — vind ik dat maatschappelijke meerwaarde altijd leidend moet zijn. Dan kan ik me heel goed voorstellen dat de heer De Hoop zegt: is de verbreding bij Amelisweerd dan de nummer één? Dat denk ik niet, inderdaad. Als maatschappelijke meerwaarde leidend is, dan moet je daar dus een prioritering in aanleggen.

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

Dat is al iets meer helderheid, maar tegelijkertijd hoor ik ook dat mevrouw Vedder van het CDA niet zegt: wij willen sowieso niet. Ik zou toch het CDA ertoe willen bewegen om daar toch nog steviger over na te denken als je ziet dat het alternatief van de regio goedkoper is en eigenlijk geen uitvoeringsrisico's heeft. Het spaart heel veel klimaat en natuur. Het zorgt er ook voor dat je een slimmere oplossing hebt dan het extern salderen, dat daar vrij creatief gebeurd is. Ik ben ervan overtuigd dat mevrouw Vedder daar ook wel wat vindt. Dat moet je volgens mij niet willen. De kosten zijn in ieder geval 1,5 miljard, maar lopen op met meer dan honderden miljoenen extra. Ik hoop dus echt dat het CDA daar goed over na wil denken, ook bij het schrijven van het verkiezingsprogramma mogelijk, bij al dat geld dat we uit willen geven aan infrastructuur. Die verbreding bij Amelisweerd is voor het klimaat denk ik onverstandig, maar ook voor alle andere ambities die het CDA en GroenLinks-Partij van de Arbeid met elkaar delen. Dus ik wil mevrouw Vedder ertoe aanmoedigen om daar nog verder over na te denken.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Dat zullen we zeker gaan doen. Twee opmerkingen. Het CDA is niet een partij die per definitie tegen asfalt is. Dus dat aan de ene kant. En aan de andere kant zijn wij wel ook een partij die het altijd belangrijk vindt om samen met regio's opgaves op te pakken. Ook mijn inbreng van vandaag is tot stand gekomen met een rondje langs alle regio's. Dus ook in de situatie bij Amelisweerd hechten we veel waarde aan de visie die de regio daar zelf op heeft. Dus daar zullen we zeker altijd met heel veel — hoe noem je dat? — zwaarte naar luisteren in de afweging die we zullen maken. Ik geef door aan de programmacommissie dat ze over dit specifieke stukje misschien een ei moeten gaan leggen. We hebben ons weer voorgenomen om een kort verkiezingsprogramma te schrijven, maar ik denk dat weer niet gaat lukken.

De **voorzitter**:

Kijk eens aan. Nou, we gaan afwachten hoe dat laatste eruit gaat zien. Er zijn geen verdere interrupties, dus dan is het woord aan de heer Olger van Dijk namens Nieuw Sociaal Contract.

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

Dank, voorzitter. We spraken vorige week al met de minister en de staatssecretaris over het te krappe financiële pak waarin we toch misschien genaaid zijn geweest. Laat ik aansluiten bij wat mevrouw Vedder zegt. Richting alle programmacommissies van de partijen hier aan tafel: laten we ons inzetten voor mobiliteit en ervoor zorgen dat er wat meer te besteden is. Inderdaad, infrastructuur is namelijk heel belangrijk. Infrastructuur ontwikkelt regio's. Ik begreep al van de minister dat hij op een heroverweging in het MIRT koerst, maar nog beter is het natuurlijk dat er ook weer meer middelen zijn, zodat we ook zo veel mogelijk door kunnen laten gaan. Ook voor NSC telt elke regio. We hebben hier eerder gesproken over het afweegkader voor die brede welvaart; er werd al even aan gerefereerd. Ik hoor de minister daar net ook iets over zeggen. Dat geeft goede hoop. Maar we hebben het ook over bereikbaarheidsnormen gehad in de

afgelopen anderhalf jaar. Iedereen in Nederland zou binnen een bepaalde tijd bij een school of huisartsenpost moeten kunnen komen. Kan de minister daar ook eens op reflecteren? En is hij bereid om die bereikbaarheidsnormen een stap verder te brengen richting de nieuwe begroting voor 2026?

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ik heb twee vragen, dus dat worden twee interrupties, vrees ik. De eerste is de volgende. De heer Olger van Dijk was het gelukkig eens met mij dat we in een te krap pak waren genaaid en dat infrastructuur belangrijk is. Nu heb ik dat pak alleen niet in elkaar genaaid en de partij van de heer Van Dijk wel. Betekent dat dan dat ik de conclusie kan trekken dat NSC achteraf gezien vindt dat dat pak wat ruimer had moeten zijn?

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

Achteraf gezien wel. Het is natuurlijk wel zo dat een deel van de opgaven, zoals de instandhoudingsopgave, en dus ook de financiële behoefte die daar zit, echt pas in de laatste anderhalf of twee jaar duidelijk zijn geworden. Ik herinner me dat we hier een halfjaar geleden ook een duidelijke technische briefing hadden, waarin het beeld werd geschetst van de financiën en de opgaven die we hadden. Als je dat dan ook afzet tegen de groei van het aantal inwoners en vervoersmiddelen, kom je denk ik ook wel tot de conclusie dat mobiliteit inderdaad wel wat te kort is gedaan de laatste jaren.

Tegelijkertijd hebben we wel gezegd dat die ontsluiting van woningbouw heel belangrijk is. Daar staan wij wel voor als NSC. Met een aantal andere partijen hebben wij ons ervoor ingezet dat daar wel die 2,5 miljard extra voor kwam. Het is dus niet zo dat we als NSC aan de voorkant niet hebben gepleit voor meer middelen voor infra. Uiteindelijk hebben we ook een keuze gemaakt, maar ik denk dat de eerlijkheid is dat er, als je nu kijkt, meer nodig is.

De **voorzitter**:

Heeft u nog een interruptie, mevrouw Vedder? Of bent u voorzien? U laat het. Dan is de heer Grinwis aan de beurt. Gaat uw gang.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Sorry hoor, maar bij het woord "achteraf" viel ik bijna van mijn stoel, want dit wisten we vooraf. Het ministerie van IenW had hele duidelijke formatievisies op de formatietafel gelegd. Die waren onloochenbaar. Die waren voor iedereen bekend. Het ministerie had geleerd van de vorige keer, want toen kwam het een dag na het sluiten van het coalitieakkoord met herziene schattingen en zei het: oh nee, beheer en onderhoud is toch nog duurder dan de 1,5 miljard structureel extra die in het coalitieakkoord staat voor beheer en onderhoud. Dit is dus niet achteraf. Dit wisten we vooraf. Er is heel veel aandacht gegaan naar bestaanszekerheid, maar niet naar het goed voortbestaan van ons land als het gaat om sterke infra. Is de heer Olger van Dijk het met mij eens dat het iets te makkelijk is om nu achteraf mooi te wonen terwijl vooraf heel bekend was dat we er slecht bij stonden en dat we slecht woonden?

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

Het is een interessant debat. Het is interessant om een stuk terug te kijken, maar ook om te leren, denk ik, voor partijen die dat weer mogen overnemen in de volgende ronde. Ik wil daarop best wel aangeven richting de heer Grinwis dat ik denk dat we toen ook meer hadden moeten investeren in infra en ook in de waterstaat. Er zijn zo veel opgaven

op dit terrein. Tegelijkertijd groeit er nog steeds geen geldboom in deze Kamer en die groeide er toen ook niet. We hebben ook gekozen voor houdbare overheidsfinanciën en dan moet je keuzes maken. Ik denk wel dat we daarbij nog iets beter hadden moeten letten op de kosten voor infra en waterstaat, omdat die juist heel bepalend zijn voor heel veel andere ontwikkelingen. Wat mij betreft is dat een leerpunt en ik hoop dat de partijen die heel veel zetels gaan halen bij de komende verkiezingen daar nu al, bij het opstellen van de programma's, rekening mee willen houden.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Daar ben ik het van harte mee eens. Ik ben het inhoudelijk dus heel erg eens met collega Olger van Dijk. Ik denk dat we in politiek Den Haag te verblind zijn geraakt door koopkrachtfetisjisme, door de 0,1 procentjes extra in een statische koopkrachttabel van bijvoorbeeld het CPB, terwijl we de lange termijn uit het oog hebben verloren en niet hebben geïnvesteerd in een sterk land. Dat is wel nodig. Ik hoop dus dat wij deze schoen die de heer Olger van Dijk aanreikt inderdaad allemaal aantrekken.

De **voorzitter**:

De heer Olger van Dijk. Een korte reactie nog, alstublieft.

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

Ja, ik sluit mij daarbij aan.

De **voorzitter**:

Hartstikke mooi. U vervolgt uw betoog.

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

We realiseren ons dat de minister en de staatssecretaris dus geen eenvoudige klus hebben, want Nederland loopt vast. Nieuwe aanlegprojecten zijn ook door stikstof en personeelskrapte lastig vlot te trekken. NSC is blij dat er voor de korte termijn wordt geïnvesteerd in het verspreiden van verkeer over de week. Dat gebeurt naar aanleiding van onze motie. Kan de minister misschien aangeven wat daar nu de eerste resultaten van zijn? We hebben de publieke campagne natuurlijk ook al gezien.

Voorzitter. In de MIRT-brief wordt ook gesproken over die 2,5 miljard voor woningbouw. Dank ook aan de rapporteur. Het is een belangrijk onderwerp. Tijdens het BO MIRT wordt nu die verdeling afgesproken, maar ik denk dat het toch wel goed is dat deze Kamer nog betrokken wordt bij de vraag wat precies de inzet is van die 2,5 miljard. Dat is namelijk de enorme portefeuille die we wel te verdelen hadden. Zou de minister kunnen toezeggen om deze Kamer daar nog voor 11 november over te informeren?

De termijn voor start van de woningbouw gaat van 2030 naar 2034. Waarom is dat toch gedaan, want we willen toch zo spoedig mogelijk meer huizen?

In Utrecht ligt de belangrijkste doorbraaklocatie, de Merwedekanaalzone. Er werd al even door D66 aan gerefereerd. De woningbouw is natuurlijk niet demissionair en kan niet wachten. Zou die Merwedelijn in ieder geval in aanmerking kunnen komen voor een aanvullende bijdrage?

Voorzitter. Dan kom ik bij mijn onvermijdelijke tour door Nederland. Ik begin met het Noorden. Er is veel gesproken over het Deltaplan voor Noord-Nederland en de schuif bij

de Voorjaarsnota. Rijk en regio hebben nu afgesproken om zich te blijven inzetten voor de totstandkoming van de Lelylijn voor 2050. Om deze datum te halen, is het natuurlijk ook van groot belang dat er vaart wordt gemaakt met het masterplan. Kan de staatssecretaris alles op alles zetten om het Masterplan Lelylijn zo snel mogelijk, maar niet later dan de zomer van 2026 af te ronden? Zou de staatssecretaris het afgesproken tijdspad voor de totstandkoming van de Lelylijn voor 2050 nader kunnen toelichten?

Wat betreft de Nedersaksenlijn: gaat het nou echt lukken om de MIRT-verkenning te starten rond Prinsjesdag?

Dan de 100 miljoen extra voor Meppel. Kunnen we ervan op aan dat de problemen daarmee dan ook echt worden verholpen?

Nu het geld er is voor de sluis bij Kornwerderzand, vraag ik wat daarvan nu de status is. Wordt er ook daar vaart gemaakt?

Voorzitter. Dan de regio Noordwest. De Raad van State heeft in een tussenuitspraak over het tracébesluit A27 Amelisweerd geconcludeerd dat de stikstofproblematiek onvoldoende is opgelost. De minister van IenW krijgt een halfjaar de tijd om het tracébesluit te repareren, maar op de achtergrond speelt de discussie over het regioalternatief over hoe de bomen bij Amelisweerd zo veel mogelijk kunnen worden gespaard. Daar werd al naar verwezen. Hoe zit deze nieuwe minister in deze discussie? Is hij bereid hierover snel zelf bestuurlijk overleg te voeren met de regio Utrecht?

Dan Hoevelaken. Ik sluit me aan bij de vragen die daarover zijn gesteld. Variant 4 is in beeld. Belangrijk is ook om daarvoor de financiering van de capaciteit snel te regelen. Wil de minister bij de begroting 2026 dat ook gewoon regelen? Kan hij bevestigen dat de aanpak van knooppunt Hoevelaken topprioriteit is en blijft, ook de volledige realisatie van het knooppunt conform het ontwerp-tracébesluit 2018?

Dan landsdeel Oost. Ik sluit me gemakshalve aan bij de vragen over de N50 van de heer Stoffer. Het is belangrijk daar de verkeersveiligheid te verbeteren en met name om bij Kampen Ramspol die rijbaanscheiding aan te brengen.

Ik heb ook nog een vraag over de N35, waarvoor deze Kamer 100 miljoen beschikbaar heeft gesteld. Wat is nu de status van de aanpak bij Mariënheem? Gaat dat nu verder?

Dan de regio Zuidwest. Op het BO MIRT 2023 hebben IenW en de provincie Zeeland afspraken gemaakt om de transitie naar publieke mobiliteit te maken. Welke lessen zijn daar geleerd? Op welke andere plekken in het land kan dat vorm krijgen?

Voorzitter. Tot slot Zuid. Het dorp Prinsenbeek bij Breda kampt al jaren met overbelasting van lokale wegen door doorgaand verkeer dat van de A16 gebruikmaakt om richting Etten-Leur, Zevenbergen en verder te rijden. Dat geeft druk op de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Een structurele oplossing zou een nieuwe weg zijn van de A16 naar knooppunt Zonzeel. Is deze problematiek bekend bij IenW? Zou de minister bereid zijn om daarnaar te kijken en een onderzoek te starten?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor uw bijdrage. U heeft een interruptie van mevrouw Veltman van de VVD.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik ben heel blij dat de heer Van Dijk de N35 ook benoemde. Daar hebben we het inderdaad het afgelopen jaar meerdere keren over gehad. Maar de N36 is, volgens mij, de weg die de 100 miljoen euro toegekend heeft gekregen, tenzij meneer Van Dijk ergens nog een potje heeft gevonden. Dat zou natuurlijk fantastisch zijn, zeker ook om die N35 nog verder vlot te trekken. Daar ben ik even benieuwd naar.

De **voorzitter**:

Een potje achteraf.

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

Naar dat potje gaan we met zijn allen zoeken, denk ik. Laten we kijken hoever het is. Ik doelde op het amendement-Heutink, waar mevrouw Veltman en ondergetekende ook onder stonden. In mijn beleving was dat wel degelijk de N35, maar goed, dat zouden we even moeten checken. Maar ook de N36 is belangrijk

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer De Hoop voor de inbreng namens GroenLinks-Partij van de Arbeid.

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

Voorzitter. Laat ik beginnen met een dankwoord aan de rapporteur, mevrouw Veltman. Ik denk dat dit een van de laatste grotere klussen is die zij doet in de Kamer. Gelukkig mogen we nog veel debatten met elkaar voeren. Volgens mij tekent het de manier waarop zij het Kamerlidmaatschap heeft ingevuld dat ze in deze periode rapporteur is geweest. Daar wil ik haar graag voor bedanken.

Voorzitter. Ik heb eerst nog een aantal vragen over de streefwaarden voor de criteria van brede welvaart. Ik zou willen voorstellen om die streefwaarden te relateren aan eerder vastgestelde doelen. Voor bijvoorbeeld de luchtkwaliteit volgen we de WHO, voor het klimaat volgen we de Klimaatwet en de afspraken rond de afname van het woon-werkverkeer, en voor verkeersveiligheid gelden "actieve mobiliteit" en "15 minutenstad". Daar hebben we al afspraken over liggen. We moeten dus niet opnieuw het wiel uitvinden. Gaat de minister dat ook doen?

Voorzitter. Dan het rijkswegennet. We lezen in de stukken dat het verkeer met 2,7% is toegenomen en dat dit leidde tot 11,7% extra spitsfiles en 13% meer verkeersongelukken. Tegelijkertijd bleven de CO₂- en de stikstofreductie achter bij de afspraken. Iets meer wegverkeer leidt dus onmiddellijk tot exponentieel grotere problemen, terwijl met iets minder wegverkeer alles beter en goedkoper wordt. Sturen op de verkeersvraag is echt een richting die veel meer aandacht verdient op het ministerie, zeker omdat nieuwe aanleg stilligt door aanhoudende stikstofproblemen, aanhoudende capaciteitsproblemen bij uitvoerders, ruimtegebrek en geldgebrek. Al deze problemen zijn structureel. Daar gaan we lang last van krijgen en ze gaan niet zomaar weg. Ondertussen zien we een miljardenbezuiniging, terwijl alle bouw fors duurder is geworden en er een alsmaar oplopende achterstand is bij de instandhouding. Als we daar rampen willen voorkomen, moeten we meer doen aan de instandhouding en

minder aan nieuwe aanleg.

Voorzitter. Dan de startbeslissing voor de A2 Eindhoven. Van de 1 miljard voor de Brainport gaat weinig naar slimme mobiliteit. Het gaat vooral naar meer asfalt. Als dat af is, komt er nog iets met bussen, terwijl we het ov nu al kunnen verbeteren en er nog niet is voldaan aan de voorwaarden voor meer asfalt. Het zou dus echt een no-brainer zijn om daar nu vooral in te zetten op openbaar vervoer.

Voorzitter. Hetzelfde geldt voor Amelisweerd. Ik noem dat icoon nog maar eens. Het plan van de regio is op vrijwel alle aspecten slimmer. Het is sneller, het is goedkoper, het heeft geen absurde uitvoeringsrisico's en het spaart mens, klimaat en natuur. Het is dus ook echt heel erg veel goedkoper. Het alternatief is echt een realistisch plan. Ik vond de vorige minister hier toch behoorlijk dogmatisch in. Ik hoop dat deze minister pragmatischer is. Als ik zie hoe weinig geld hij heeft, denk ik: poeh, hier is een hele klap te halen om heel verstandige dingen mee te doen.

Voorzitter. Realisme in ambities is van belang om teleurstellingen te voorkomen, schrijft de minister. Ik ben het daar van harte mee eens. Laten we de asfaltambities dan wat realistischer bekijken. De problemen rond de aanleg zijn structureel en worden erger, net als de problemen die dat veroorzaken. Ik denk niet dat we zo vooruitkomen.

Voorzitter. Dan stap ik graag over naar het ov. We moeten daar echt fors in investeren, niet alleen in "meer en betaalbaar", maar ook in het onderhoud en met name de aanleg van nieuwe ov-infra. Helaas heeft het kabinet met het besluit over de Lelylijn de facto geld van ov-infra weer naar weginfra geschoven. Dat is gewoon heel erg zonde. Omdat dit altijd projecten zijn die langer duren, moeten we vroeg beginnen met de benodigde openbaarvervoerinvesteringen, ook omdat we fors meer woningen moeten bouwen. Vaak zijn bouwen rondom ov-knooppunten en investeren in beter ov uiteindelijk ook goedkoper, zeker als je alle maatschappelijke kosten meeneemt. Deelt het kabinet dit?

Ik noem een paar dingen die wat GroenLinks-Partij van de Arbeid betreft cruciaal zijn voor de verbetering van de bereikbaarheid en de woningbouw. Allereerst is dat het uitvoeren van de gisteren aangenomen motie van GroenLinks-Partij van de Arbeid, ChristenUnie en SP. Ik hoop dat de staatssecretaris nu ook namens de hele regering spreekt als hij zegt dat hij daar heel erg zijn best voor gaat doen. Dat zou ontzettend goed zijn.

Voorzitter. Ik hoop dat de nieuwe staatssecretaris snel goede afspraken over de Lelylijn wil maken met de regio. Het Zuidasdok en het doortrekken van de Noord/Zuidlijn zijn projecten die cruciaal zijn voor de woningbouw in en rondom Amsterdam, maar vooral ook voor het uitspreiden van onze ov-investeringen en het ervoor zorgen dat we op een gegeven moment goed internationaal spoorvervoer krijgen. Ik hoop dat de staatssecretaris daar hard mee aan de slag gaat. Ik noem ook de spoorzones in 's-Hertogenbosch, Oss en Nijmegen en de snelle busverbinding over de A50 tussen Eindhoven en Nijmegen. Bij station Deventer ligt er de belangrijke opgave van het vierde perron, zodat het aantal treinen naar het oosten van het land en Duitsland kan worden uitgebreid. Dat is al snel nodig, omdat er vanaf 2027 een verdubbeling van het aantal treinen naar Duitsland is voorzien.

Voorzitter. Tot slot over de extra tram in Utrecht. Voor de ontwikkeling van de

woningbouw bij Rijnenburg is het van belang om snel met de aanleg van de tram te beginnen. Ik ga er dan ook van uit dat het kabinet deze urgentie ziet. Graag hoor ik van het kabinet wat de inzet is op deze projecten en hoe het met de regio's goede afspraken gaat maken om deze belangrijke verbindingen te realiseren. Alleen als we fors investeren in onderhoud en aanleg van nieuwe ov-infra kunnen we zorgen dat onze steden en dorpen ook in de toekomst op een goede manier bereikbaar zijn.

Voorzitter. Over de fiets zou ik nog willen zeggen dat wij echt willen dat er snel een veilige infrastructuur komt. Wij vragen nog steeds om een uitwerking van de basiskwaliteit van het fietsnetwerk. Ik vraag de minister wanneer we die kunnen verwachten.

Tot slot. Helaas hebben we bij dit kabinet op het gebied van infrastructuur en bereikbaarheid veel stilstand en achteruitgang gezien. Het is echt tijd dat we met elkaar Nederland weer in beweging brengen, zodat we samen vooruit kunnen. Daar zijn belangrijke toekomstige investeringen voor nodig. Mijn fractie gaat zich daarvoor inzetten.

Dank.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel voor uw bijdrage. De heer Olger van Dijk heeft een interruptie.

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

Veel van wat de heer De Hoop naar voren brengt, is positief. Het zijn goede projecten en er zitten veel zaken in. Tegelijkertijd moeten we keuzes maken. Een aantal dingen noemt hij ook bewust niet, of onbewust niet. Daar gaat mijn vraag over. Ik hoor mooie woorden over de bereikbaarheid van regio's. Dat kan met het openbaar vervoer, maar er zijn soms ook gewoon wegen voor nodig, omdat in die regio's het openbaar vervoer vaak geen alternatief is, zoals de heer De Hoop ook weet. Ik heb zelf de N35 en het knooppunt Hoevelaken genoemd. Is de heer De Hoop het met NSC eens dat deze wegprojecten heel veel nut hebben in de regio voor de bereikbaarheid en dus ook de steun van de fractie van GroenLinks-Partij van de Arbeid verdienen?

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

Ik moet eerlijk bekennen dat ik even niet meer weet hoe wij gestemd hebben over het amendement waar ook de heer Van Dijk en mevrouw Veltman achter zitten. Ik hanteer altijd de volgende redeneerlijn als het gaat over weginfrastructuur. Ik geloof er niet heilig in, zoals andere partijen doen, dat wegverbredingen leiden tot een afname van files. Mijn fractie denkt daar fundamenteel anders over. Ik vind het wel belangrijk dat we knelpunten oplossen waar de verkeersveiligheid in het geding is. Daar staat mijn fractie altijd voor open. Maar van het beeld dat wij met wegverbredingen files oplossen in Nederland, ben ik niet overtuigd. Ik denk dat we dat op een heel andere manier moeten doen: meer mijden en spreiden. Zo kijkt GroenLinks-Partij van de Arbeid daar altijd naar. Dat geldt ook voor de N35.

De **voorzitter**:

De heer Olger van Dijk is eerst.

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

Ik kom dan toch heel specifiek op het knooppunt Hoevelaken, want daar is veel aandacht voor. Het is een echt knelpunt. Ik kan u verzekeren dat je daar ook in het weekend stilstaat en dat daar heel veel reistijdminuten verloren gaan. Kan de heer De Hoop in ieder geval de inzet steunen om dat knelpunt op te lossen?

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

Als ik kijk naar de schaarse middelen die er zijn op het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, gaat mijn voorkeur uit naar de instandhouding van onze infrastructuur. Ik denk dat we daar heel veel files mee oplossen, als we zien hoeveel problemen dat oplevert in Nederland. Ik zou ook willen inzetten op een betere ov-infrastructuur in Nederland, zodat meer mensen een keuze hebben om ook het openbaar vervoer te gebruiken in plaats van de auto. Daarna wil ik kijken welke weginfrastructuurprojecten daadwerkelijk nodig zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dat is de volgorde waarin GroenLinks-Partij van de Arbeid redeneert en waarvan ik ook denk dat het de problemen met onze mobiliteit in Nederland echt zal oplossen.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ik wil nog even een vervolgvraag stellen over de N35. Ook het CDA vindt dat een belangrijke weg. Ik vind het eigenlijk onbegrijpelijk dat als je van oost naar west wilt, van Zwolle naar Enschede, daar geen robuuste verbinding voor bestaat. De heer De Hoop had het over verbreding, maar het probleem bij de N35 is dat het een lappendeken van weginrichtingen is, met stoplichten en gelijkvloerse kruisingen met heel veel gevaarlijke situaties. Het is een van de gevaarlijkste rijkswegen, waarvoor geen alternatief bestaat. Is de heer De Hoop, even los van verbreding, het niet met mij eens dat je gewoon fatsoenlijk van regio naar regio moet kunnen komen?

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

Dat ben ik met mevrouw Vedder eens. Ik zei net in mijn beantwoording aan de heer Olger van Dijk dat ik op dit moment gewoon even niet scherp heb hoe wij over dat concrete amendement hebben gestemd bij de laatste begroting. Er zijn aardig wat wegen en knooppunten die wij met elkaar behandelen. Ik zal zo meteen even checken hoe wij daarover hebben gestemd, maar de volgorde qua prioriteiten die ik net heb geschetst, herkent mevrouw Vedder waarschijnlijk in al mijn bijdragen. Als er in de regio een probleem is dat niet op een alternatieve manier kan worden opgelost, dan moet je daar altijd naar kijken. Maar het is denk ik wel duidelijk dat wij, als wij in den brede naar mobiliteit kijken, echt een andere prioritering hebben dan andere partijen in de Kamer.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel. Het woord is aan de heer Pierik van BBB voor zijn inbreng.

De heer **Pierik** (BBB):

Dank, voorzitter. Ik wil alle woorden van dank onderstrepen richting de rapporteur mobiliteit en woningbouw.

Voorzitter. Tot 2038 is er een dreigend tekort van bijna 21 miljard euro voor beheer en vervanging. Veel van onze bruggen en wegen naderen namelijk het einde van hun levensduur. Ik heb direct een eerste vraag. Hoelang is het nog veilig en verantwoord om geen onderhoud uit te voeren? De tekorten zijn enorm. Wel moeten we in het licht van de komende verkiezingen voorkomen dat een volgend kabinet met dezelfde problemen wordt geconfronteerd. Daarom heb ik de vraag hoe de minister aankijkt tegen een apart

fonds dat is gericht op het onderhoud en de vervanging van de infrastructuur.

Voorzitter. We hebben het al vaker gehad over projecten die zijn uitgesteld of afgesteld, projecten die cruciaal zijn om de regio verder te ontsluiten. Het blijft zeer pijnlijk dat projecten zoals de A2, de N50, knooppunt Hoevelaken, de Merwedelijn en de zogenaamde Brabantse Ruit, bestaande uit meerdere A- en N-wegen, niet direct worden opgepakt. Veel van deze projecten zijn van immens belang voor de bereikbaarheid van dorpen en steden in de regio. Ze hebben bovendien een belangrijke rol in de regionale economie. De A15 is cruciaal om het oosten van het land te verbinden met de haven in Rotterdam. Feitelijk moeten eigenlijk alle zeventien MIRT-projecten in de pauzestand zo snel mogelijk worden hervat om stilstand te voorkomen. Het is dan ook volstrekt logisch dat er moet worden gekeken naar een gefaseerde aanpak.

De **voorzitter**:

Meneer Pierik, u heeft een interruptie van de heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik zat nog even te kauwen op wat de heer Pierik zei over een zelfstandig beheer- en onderhoudsfonds voor infrastructuur. We hebben al een zelfstandig Mobiliteitsfonds. Wat zou de meerwaarde van zo'n zelfstandig beheer- en onderhoudsfonds zijn?

De **voorzitter**:

Dank u wel.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Stel je voor dat je de afgelopen jaren zo'n fonds had gehad. Dan had je minder geld ter beschikking gehad omdat er de afgelopen jaren juist veel geld is overgeheveld van aanleg naar beheer en onderhoud, om de gaten te dichten.

De heer **Pierik** (BBB):

De zorg van de BBB is vooral dat beheer en onderhoud op dit moment te krap in het pak genaaid zijn, zou je kunnen zeggen, dus dat er te weinig geld beschikbaar is om dat adequaat op te pakken. We zien dat aan bruggen die achterstallig onderhoud hebben en waar behoorlijke zorgen over zijn. Wij zoeken naar mogelijkheden om dat op een adequate manier te financieren. We denken dat ook een apart fonds daar een rol in zou kunnen spelen, maar als de heer Grinwis daar een beter idee over heeft dan houd ik mij aanbevolen.

De **voorzitter**:

Uw laatste interruptie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Het betere idee was gewoon bij de vorige formatie wakker zijn en extra geld toevoegen aan infra, lenW en het Mobiliteitsfonds voor zowel beheer als onderhoud. Dat hebben we in het kabinet daarvoor gedaan: een structurele reeks toegevoegd voor beheer en onderhoud plus specifiek geld voor een aantal aanlegprojecten, en daaraan vasthouden. Dat is mijn dringende tip. En houd wel een beetje flexibiliteit in het Mobiliteitsfonds, zou mijn oproep zijn, want anders was je de afgelopen jaren nog meer in de aap gelogeed geweest en had je nog minder bruggen en viaducten kunnen onderhouden, omdat er juist noodgedwongen is geschoven — dat is niet mijn ideaal — van aanleg naar

onderhoud.

De heer **Pierik** (BBB):

Dank voor dit betoog. Ik denk dat we het heel snel eens zijn en de conclusie moeten trekken dat er inderdaad voor beheer en onderhoud substantieel meer geld nodig is. Laten we ervan uitgaan en laten we ons best doen om bij de eerstvolgende mogelijkheid om daar weer op te sturen, adequate geldelijke middelen daarvoor beschikbaar te stellen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U vervolgt uw betoog.

De heer **Pierik** (BBB):

Ik had het over de gefaseerde aanpak, die bij heel veel projecten interessant of nuttig kan zijn. Dat kan sowieso bij de levensgevaarlijke N50, de levensader die Overijssel en Flevoland verbindt. Voor de verkeersveiligheid en de goede doorstroming op langere termijn is hier 365 miljoen euro nodig. Op korte termijn is echter 65 miljoen nodig om de verkeersveiligheid tussen Ramspol en Kampen te verbeteren door fysieke rijbaanscheiding aan te leggen. De N50 staat helaas bekend als een van de gevaarlijkste N-wegen in Nederland. Er vielen al meerdere doden. Het wegbeeld is versnipperd, met wisselende snelheden en rijstrookindelingen zonder fysieke rijbaanscheiding. We kunnen deze situatie niet langer laten voortduren. Het eerstvolgende moment dat er middelen gereserveerd worden, moeten we er volop op inzetten om deze onveilige situatie op te lossen.

Ik vraag de minister dan ook om na te gaan hoe we dit bij de N50 gefaseerd kunnen aanpakken, om ook de verkeersveiligheid en doorstroming te bevorderen. Ik begrijp dat onze minister sinds kort aan het roer staat en midden in een complexe fase stapt. Het viel me op dat bij een aantal projecten, zonder een goede onderbouwing, is geconcludeerd dat een gefaseerde aanpak niet mogelijk zou zijn. Kan de minister, samen met de betrokken partijen in de regio's en de provincies, een quickscan uitvoeren om te kijken waar wel stappen kunnen worden gezet in een gefaseerde aanpak?

Voorzitter. Naast de grote MIRT-dossiers wil ik aandacht vragen voor belangrijke aandachtspunten in de provincie om de bereikbaarheid en de veiligheid te verbeteren, die op nationaal niveau eigenlijk te weinig aandacht krijgen. Denk aan de Ketelbrug bij Flevoland, de N57 in Zeeland, de N9 in Noord-Holland, de Bodegravenbrug in Zuid-Holland, de verdubbeling van de N33 in Groningen en de noodzakelijke investeringen in infrastructuur rond Airport Eelde. Kan de minister een toelichting geven op de plannen die er liggen om deze infrastructurele projecten aan te pakken?

Voorzitter. Ten slotte heb ik een laatste vraag. Is de minister het met de BBB-fractie eens dat een goede benutting en doorstroming van belangrijke wegen met bruggen, zoals de Ketelbrug en de Haringvlietbrug, niet beperkt mogen worden in spitsuren als gevolg van oponthoud door recreatievaart?

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

U heeft als eerste een interruptie van de heer Stoffer. Daarna kom ik bij de heer De

Hoop.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik wil toch nog even een stukje verduidelijking vragen rondom de N50. Ik hoorde de heer Pierik een goed betoog houden. Mijn vraag is of hij nu in eerste instantie gaat voor een vergelijkbare oplossing voor het deel tussen Kampen en Ramspolbrug als voor het deel tussen Kampen en Kampen-Zuid, of dat hij al direct pleit voor meer. Is er wat hem betreft een fasering om eerst tijdelijk een fysieke rijbaanscheiding te doen en vervolgens direct door te kijken naar wat we verder kunnen, of laat hij dat "tijdelijk" achterwege? Dat zou ik graag even scherp hebben.

De heer **Pierik** (BBB):

Dank voor deze vraag. Ik denk dat het stukje N50 tussen Kampen en de Ramspol echt een heel gevaarlijk stuk is en dat we daar zo snel mogelijk stappen moeten zetten. Wat mij betreft zou dat dus fase één zijn en zou dat allereerst opgepakt moeten worden. Dat neemt niet weg dat we de rest van de N50 niet uit beeld moeten verliezen.

De **voorzitter**:

Helder. De heer De Hoop voor een interruptie.

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

U weet dat mijn fractie vooral inzet op ov-infrastructuur, maar ik vind ook dat als je een belofte doet, je die moet nakomen. Ik moet wel zeggen dat het met de Voorjaarsnota een hard gelag is geweest voor Kampen en omgeving door alles wat daar is gebeurd met de N50. Mevrouw Van der Plas tweette vierend dat er 460 miljoen of zo naar de N50 was gegaan, en een uurtje later moest dat toch gecorrigeerd worden. Meneer Pierik schetst het belang van de N50, maar dat is toch gewoon een fout die goed gemaakt moet worden door BBB bij de begroting van het komend jaar, nu BBB nog in het kabinet zit? Daar rekent de omgeving van Kampen wel op en ik ga ervan uit dat de heer Pierik zich daar hoogstpersoonlijk voor gaat inzetten.

De heer **Pierik** (BBB):

Dank voor de vraag. Ik waardeer de betrokkenheid bij de N50, ook van Partij van de Arbeid-GroenLinks. Ik denk dat het heel goed is om daar zo snel mogelijk aandacht voor te vragen op het moment dat er geldelijke middelen beschikbaar worden gesteld. Ja, natuurlijk gaan we daar ons best voor doen, maar zoals al eerder geroepen: er groeit hier geen geldboom. We moeten dus opereren met schaarse middelen. Dat we anderhalf uur hebben geleefd met de gedachte dat de N50 er wel even doorheen zou worden getrokken met dat bedrag van 350 miljoen euro, is even een foutje geweest. Dat heb ik in eerdere debatten ook al aangegeven. Daaroever hebben we ook uitgebreid overleg gehad met de regio, dus ik denk dat we dat ook even moeten laten rusten, maar we gaan als BBB-fractie ons volop inzetten om stappen te zetten in het verder veilig maken van de N50 en in het verder bevorderen van de doorstroming daar. Daar kan de heer De Hoop gerust van uitgaan.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan mevrouw Veltman voor de inbreng namens de VVD.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Voor veel mensen is het frustrerend dat het land letterlijk en figuurlijk iedere dag weer vastloopt. We hebben inmiddels negentien projecten die stilliggen, met grote gevolgen voor de bereikbaarheid, de economie en het dagelijks leven van mensen. Juist nu staan we voor enorme opgaven op het gebied van woningbouw, mobiliteit en regionale ontwikkeling.

De Kamer is recent geïnformeerd over de criteria voor de verdeling van de 2,5 miljard voor woningbouw en mobiliteit. De VVD vindt het van groot belang dat we daar scherp op blijven. We willen graag van de minister weten hoe die verdeling precies gemaakt wordt. Hoe wordt de regionale spreiding ingevuld? Welke bedragen landen in welke regio? En hoe wordt gewaarborgd dat de regio's met grote knelpunten hun eerlijke aandeel ontvangen?

De VVD realiseert zich dat het parkeerbeleid in principe een gemeentelijke verantwoordelijkheid is. Maar als de rijksoverheid rijks gelden toekent aan woningbouw en bereikbaarheid van nieuwe woonwijken, moeten we ook kijken naar de praktische uitvoerbaarheid daarvan. Daarom wil de VVD van de minister weten of hij de CROW-parkeerrichtlijnen als norm gaat hanteren bij de toekenning van de rijksmiddelen. We kunnen wel bouwen, maar zonder parkeergelegenheid blijven mensen alsnog vast staan.

De VVD hecht eraan dat publieke investeringen doelmatig en uitvoerbaar zijn, en dat ze bijdragen aan economische vitaliteit. Juist daarom wil ik aandacht vragen voor de uitvoerbaarheid en de realiteitswaarde van grote woningbouwinfra combinaties. Neem bijvoorbeeld de Merwedelijn. Gesproken wordt over een investering van 500 miljoen euro voor een gebied waar uiteindelijk 75.000 woningen gepland staan, waarvan slechts 25.000 in de eerste fase. Dat is ook al mooi, maar er moeten er veel meer komen. De VVD wil weten of versnelling mogelijk is. Bovendien vragen wij ons af of de gekozen variant van de Merwedelijn daadwerkelijk de meest effectieve oplossing is. En kan de staatssecretaris toezeggen dat het gevraagde bedrag pas beschikbaar komt als duidelijk is dat de volledige 75.000 woningen ook echt gerealiseerd worden? Dat gebeurt hopelijk sneller dan in 2035. Dit gaat dan over de bindende afspraken waar net ook al even over werd gesproken rondom het rapport van de rapporteur.

Voorzitter. Dan een aantal projectspecifieke punten. De VVD is blij dat er in de Voorjaarsnota budget is vrijgemaakt voor de N36. Deze weg staat bekend als onveilig en zelfs levensgevaarlijk. Wat ons betreft is nu snelheid geboden. Wanneer kunnen de werkzaamheden starten? Ik zag met eigen ogen hoe risicovol deze weg is. De op- en afritten zijn te kort en de versmallingen bij bruggen zijn gevaarlijk. Ik zag toen overigens ook dat veel automobilisten tijdens het rijden bezig waren met hun telefoon in plaats van met rijden. Eén momentje geen focus op de weg kan meteen verkeerd uitpakken. Dat is sowieso dom, maar helemaal daar. Daar kan geen infrastructuur tegenop. De vraag aan de minister is: kan de focusflitser niet ingezet worden op de N36?

In de Drechtsteden loopt de infrastructuur gigantisch vast. We hebben het over een regio met 340.000 inwoners, tienduizenden bedrijven en een sterke maritieme maakindustrie. De Van Brienenoordbrug, de Drechtunnel, de Papendrechtsebrug, de A16 en de A15 zitten aan hun taks. De VVD steunt het initiatief van de regionale ondernemers en overheden om met slimme, lokaal uitvoerbare maatregelen en een grote rol voor de Waterbus de doorstroming te verbeteren. We roepen de minister op om

hierover met de regio in gesprek te gaan. Kan hij deze integrale aanpak steunen?

In Zeeland blijkt opnieuw hoe kwetsbaar de bereikbaarheid is. Bij een storing in de Vlaketunnel, de A58, is de provincie praktisch afgesloten. Een degelijke calamiteitenroute ontbreekt. Wat doet de minister om dit op korte termijn te verbeteren? En hoe kijkt de minister aan tegen het voorstel van de provincie om de Midden-Zeelandroute op te nemen als volwaardige tweede hoofdontsluiting in het hoofdwegennet? Deze route biedt structureel perspectief, mits ook de Zeelandbrug een nieuwe toekomst krijgt en waar nodig wordt verbreed.

Dan Hoevelaken. We zijn positief over de stappen die nu gezet worden voor de aanpak van het knooppunt Hoevelaken en de A1-A30. Dat is van groot belang, want op deze ruit staan de meeste files in de top-10. De vraag is: ziet ook deze minister het enorme belang van het met prioriteit aanpakken van dit knooppunt? Wanneer start de uitvoering daadwerkelijk? Wat de VVD betreft blijft ook de oorspronkelijke integrale aanpak gewoon op de agenda. Hoe ziet de minister dit?

Hoe kijkt de minister aan tegen de aanpak van de A2 tussen Deil en Vught? Dit is een gepauzeerd project. Wat is hier mogelijk met een gefaseerde aanpak? Ziet de minister dat het daar iedere dag weer krakend vast staat en dat ook het onderliggend wegennet volloopt? Wat gaat de minister doen om dit knelpunt los te trekken?

Voor het spoor bij Meppel is opnieuw 100 miljoen extra gereserveerd. Dat is fors. Wat de VVD betreft moet dit nu tot een voortvarende uitvoering leiden. Wanneer worden er harde afspraken gemaakt over planning en realisatie? Betekent dit dan ook dat andere vervoerders dan de NS hier op korte termijn kunnen rijden richting het noorden? Dat zou heel goed nieuws zijn voor de reizigers.

Voorzitter. Hoe kijkt de minister aan tegen de problematiek van de N50, de belangrijke verkeersader tussen Zwolle en Emmeloord? We hebben het daar zojuist al over gehad. Verkeersveiligheid is hier een groot probleem. Een deel wordt nu aangepakt door het realiseren van een rijbaanscheiding, maar dat is slechts een klein deel. De opgave hier is groot en belangrijk. Wil de minister hier echt serieus naar kijken met de regio, zowel voor de korte als de lange termijn?

Voorzitter. Tot slot een dringend knelpunt in het klein: de Maasbrug bij Gennep. Een brug van Rijkswaterstaat is gevaarlijk smal en slecht onderhouden. Het fietspad wordt intensief gebruikt, ook door mensen met een beperking. De gemeente kaart dit al jaren aan. De VVD roept de minister op: laat Rijkswaterstaat in gesprek gaan en komen tot een concrete oplossing, alstublieft.

Voorzitter. De VVD staat voor realistische plannen, een effectieve besteding van middelen en bereikbaarheid in elke regio. Daar hoort ook bij dat je keuzes durft te maken. Geen luchtfietserij maar concrete verbeteringen, want voor mensen die elke dag in de file staan of op een vertraagde bus wachten telt maar één ding: dat het beter wordt.

Dank u, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor uw inbreng. We zijn toe aan de inbreng van de heer Grinwis van de ChristenUnie. Ik zou mevrouw Veltman willen vragen om haar microfoon uit te zetten. Gaat uw gang, meneer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel. Welkom aan minister Tieman, met wie ik voor het eerst de debatdegens mag kruisen. Het is natuurlijk ook leuk dat oud-collega Aartsen er weer is. Hij is inmiddels kind aan huis in deze nieuwe hoedanigheid. Dank ook aan rapporteur Veltman.

Voorzitter. De infrastructurele boel in Nederland staat onder druk. Natuurlijk zijn we België niet, maar schijn bedriegt. Rijkswaterstaat heeft opnieuw de stormbal gehesen. Er is te weinig budget om alle bruggen en viaducten, alle wegen, vaarwegen en sporen goed te onderhouden en vervangingsinvesteringen te doen. Onder andere het Algemeen Dagblad berichtte daarover. Ondertussen is er al helemaal nauwelijks meer geld voor aanleg. Terwijl alle aandacht uitgaat naar stoere praat over migratie en koopkracht, laten we het totaal afweten op infra, terwijl een goede infrastructuur een randvoorwaarde is voor een sterk land. Wat zijn de actuele opgaven die het ministerie zo meteen op de formatietafel legt, maar nu al wel wil meegeven aan de schrijvers van de verkiezingsprogramma's en vooral de doorrekeningen daarvan? Ik bedoel dan zowel qua beheer en onderhoud per modaliteit als qua investeringen in aanleg. En wat is minimaal structureel extra nodig om alle beheer, onderhoud en eerder afgesproken aanlegprojecten doorgang te kunnen laten vinden? Wat is de strategie om te voorkomen dat de volgende bewindspersonen weer te krap in het financiële pak worden gestoken? Aan de ChristenUnie zal het niet liggen. Wij beseffen hoe belangrijk het is om te investeren in onze infra, in verbinding tussen mensen en regio's.

Dan kom ik als vanzelf op de Lelylijnsoap. Daar is al veel over gezegd, en terecht, want het is een gotspe hoe de inmiddels ter ziele gegane coalitie is omgegaan met het Noorden. Hoe dat ook zij, één probleem bij grote projecten met grote reserveringen terwijl er schreeuwende schaarste is aan geld, is dat de verleiding te groot is om de koektrommel leeg te roven. Dat hebben BBB, NSC, VVD en PVV dan ook gedaan in de Voorjaarsnota, met achterlating van een klein mariakaakje voor de opvolgers. Dat doet vele politieke vragen rijzen, maar ook een inhoudelijke: is het MIRT-spielregelkader wel toegerust op grote projecten? Nu geldt dat er bij de start van de MIRT-verkenning zicht dient te zijn op, ik citeer, "ten minste 75% financiering van de meest voor de hand liggende oplossing van de opgave", maar zijn er niet meer uitzonderingen nodig?

Neem de casus-Lelylijn, een project van inmiddels een slordige 13 miljard euro, waarvoor door het vorige kabinet — ik heb daar destijds over onderhandeld, omdat vooral ChristenUnie en CDA de Lelylijn wilden en de andere twee fracties, D66 en de VVD, wat minder — 3,4 miljard is uitgetrokken, in de hoop dat het volgende kabinet dit opnieuw zou doen. Maar wat bleek? Deze coalitie kon de verleiding niet weerstaan en ging in die pot voor het Noorden zitten graaien. Hoe kunnen we dat in de toekomst nou voorkomen? Moeten we voor grotere aanlegprojecten boven de paar miljard de financieringseis bij de start van een MIRT-verkenning lager afstellen, bijvoorbeeld 50% of misschien zelfs nog lager, in combinatie met de afspraak dat in de toekomst uit nieuwe jaarschijven ten minste een x-bedrag wordt toegevoegd aan de bewuste projecten? En/of hebben we een apart structuurfonds Lelylijn nodig, gekoppeld aan de nieuwe Nota Ruimte — waar blijft deze trouwens, is mijn vraag aan het kabinet — om te

investeren in economie, woningbouw en bereikbaarheid in en van Noord-Nederland, met als portefeuillehouders vooral IenW en EZ/KGG, zodat tekorten op het Mobiliteitsfonds niet zomaar weer gedekt kunnen worden uit dit fonds zonder instemming van de andere ministers?

Graag een reactie van de minister. Ik overweeg in ieder geval een motie op dit punt; niet alleen omdat we een ereschuld hebben aan het Noorden, maar ook omdat we als land grote projecten moeten kunnen, willen en durven uitvoeren. We moeten kunnen blijven regeren met oog voor de lange termijn in plaats van alleen maar te worden geleid door de waan van de dag en de schaarstes elders. En natuurlijk, start in de tussentijd snel de MIRT-verkenning Nedersaksenlijn op. Aan ons zal het niet liggen. Pak door ...

De **voorzitter**:

Meneer Grinwis, ik ga u even ...

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Nog één. Pak door met de aanpak van de sluis bij Kornwerderzand. En hoe staat het eigenlijk met de uitvoering van mijn motie inzake de tijdelijke fietsbrug in de Afsluitdijk? De huidige situatie is te bizar voor woorden.

De **voorzitter**:

Het was niet dat uw tijd op was, dus maakt u zich geen zorgen; ik zie u heel snel naar de tijd kijken. Er was in uw verhaal niet echt een natuurlijk moment om collega Vedder een interruptie te laten plegen. Daarom onderbrak ik u. Mevrouw Vedder, gaat uw gang.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ik vond het heel interessant wat de heer Grinwis zei over de MIRT-systematiek in relatie tot de Lelylijn. Ik heb weleens eerder in een debat de vraag opgeworpen of we, behalve een ondergrens, niet ook een bovengrens in de MIRT-systematiek moeten hanteren voor de "once in a lifetime/generation"-projecten. Ik hoor de heer Grinwis iets vergelijkbaars zeggen. Kan hij iets meer zeggen over wat de omvang dan zou zijn? Bij welke buitencategorie projecten zouden we die bedachte regel van 75% zicht op financiering, die we immers zelf hebben bepaald, moeten heroverwegen?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik wil me nu niet helemaal vastpinnen op een percentage of een bedrag. Je kunt denken aan boven de 5 miljard of misschien boven de 2,5 miljard. Als je het MIRT Projectenboek doorbladert op zoek naar projecten die groter zijn dan 2,5 miljard, dan is dat heel overzichtelijk. In ieder geval kun je bij een groot project de rationale vertolken dat zo'n project zich waarschijnlijk ook zal uitstrekken over de looptijd van het Mobiliteitsfonds heen. Dat is nu veertien jaar vooruit. Als je dat combineert met een soort verplichting die je aangaat om bij nieuwe jaarschijven een x-bedrag toe te voegen aan de reservering voor dat project, kun je ook met goed fatsoen zeggen: er komt in de toekomst nog wel meer dan die 75% waarop nu zicht is binnen de looptijd van het fonds. Maar het gaat mij eigenlijk ook om de mentaliteit en de houding daaronder, dat grote projecten niet altijd gaan sneuvelen in de komende jaren van grote schaarste, ook bij beheer en onderhoud, waar het altijd aantrekkelijker is om een kleiner aanlegproject te doen dat je in een paar jaar of in minder jaren voor elkaar kunt boksen, waarmee het investeren in de lange termijn van Nederland eigenlijk achter de horizon verdwijnt. Daar maak ik me vooral zorgen over. Ik daag het demissionaire kabinet dus uit om met dat

perspectief eens een keer naar het MIRT-spelregelkader te kijken, want daar is het nu niet op ingericht.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U heeft nog een korte tijd om uw betoog af te ronden.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter. Dan iets anders. Ik dank Rijkswaterstaat voor het uitvoeren van mijn motie inzake het evalueren van de nautische post Vuurtoren Westhoofd in mijn geboortedorp Ouddorp, op de kop van het prachtige eiland Goeree-Overflakkee, zeker ook met het oog op de veilige bereikbaarheid via het Slijkgat van de haven van Stellendam. Er zijn twee belangrijke aanbevelingen gedaan. Hoe borgt de minister dat deze worden uitgevoerd?

Dan de Drechtsteden en de enorm toenemende filedruk, zeker op de A15. Ik sluit me aan bij de woorden van collega Veltman. Kom op, zet de reservering voor het doorstroomplan om in een harde toezegging. Ga snel in overleg met de regio over het totale doorstroomplan op de A15. Neem een positieve beslissing over de aanleg van station Campus Leerpark. Graag een reactie.

Voorzitter. Dan rijd ik nog snel even door, over de A15 naar de A27 en de A2. Ik vergeet ook de A28 en het knooppunt Hoevelaken niet. Hoe voert de minister nou mijn motie uit om projecten in fasen op te knippen? Volgens mij gaat dat niet goed, getuige de brief van 12 juni. Eerst zou er met regio's en gemeenten in gesprek worden gegaan, maar ik krijg berichten dat dit niet is gebeurd. De focus ligt bovendien wel erg op de bruggen, alsof dat het faseren bemoeilijkt. Hier is meer overleg en uitleg nodig. En de vleermuis is prachtig, maar geen vertraging waard.

Verder sluit ik me aan bij de intercitystationvraag van Stoffer. Dat geldt ook voor de vragen over de N50 en de Merwedelijn bij Utrecht van Olger van Dijk, over het vierde perron bij Deventer van De Hoop en over de Vlaketunnel in Zeeland van collega Veltman.

Tot zover, voorzitter, in mijn eerste termijn.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel. Het woord is aan de heer Boutkan namens de PVV, als laatste spreker van de kant van de Kamer. Gaat uw gang.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. De rode draad is toch: er is meer dan de Randstad. Elke regio telt.

Voorzitter. Het MIRT-overzicht groeit jaar in, jaar uit met allerlei projecten. Wanneer gaan we dit nou eindelijk eens doorbreken, is de vraag aan de minister. Elk jaar weer zijn we aan het schuiven met een projectje hier, een projectje daar. Aan het einde van de rit gaat het laatste ook niet door vanwege allerlei redenen, zoals het in Nederland vastgestelde stikstofspeek en onvoldoende vertrouwen bij de inschrijvers op een goede afloop, en willen wij vaak voor een dubbeltje op de eerste rij zitten. Eerder heeft de PVV moties ingediend om aanbestedingsprojecten te bundelen en op deze manier zekerheid

te bieden aan bedrijven, en om te onderzoeken of de ruimte die de Aanbestedingswet biedt optimaal wordt benut bij de huidige wijze van aanbesteden. Beide moties zijn aangenomen. De vraag aan de minister is dan ook: wat is nu de stand van zaken?

Wat de PVV betreft bouwen we zo veel mogelijk wegen, en zo snel mogelijk. Ons land raakt steeds voller en dat geldt ook voor onze wegen. De Nederlander dient weer te kunnen rijden. Het is namelijk niet zo dat iedereen in Nederland het zich kan permitteren om buiten de spits te rijden om op zijn werk te verschijnen. Onze oplossing is meer asfalt, hoe eerder hoe beter. Tijd om door te pakken, dus. Het regeerprogramma van het kabinet-Schoof geeft aan dat zeventien gepauzeerde aanlegprojecten bij voldoende personeel, beschikbare maatregelen voor vergunningsruimte en financiële middelen gefaseerd worden opgepakt. De vorige minister had als ambitie om jaarlijks één gepauzeerd project op te starten. De vraag is nu of de nieuwe minister deze ambitie deelt.

Voorzitter. Het spoor. Of moet ik zeggen "het spoor bijster"? Zowel ProRail als de NS heeft lange verlanglijstjes ingediend. Maar wat de PVV verlangt, is het volgende. Zorg er eerst eens voor dat de kerntaken op orde zijn. Treinen dienen op tijd te rijden en treinen dienen genoeg capaciteit te hebben. Zet dus geen te korte treinen in tijdens de spitsuren. In de afgelopen weken zagen we alweer wat een drama het was op het spoor. Het is bijna elke dag hetzelfde liedje. Het is warm en dat was gelijk merkbaar op het spoor. Er waren veertien treinstoringen, met als gevolg urenlange vertragingen waardoor de reizigers in een stampvolle trein in de brandende zon stil kwamen te staan. Of het nu voorjaar, zomer, herfst of winter is, in alle vier de jaargetijden is er wel wat. Helaas worden de conducteur en de machinist hierover door het publiek aangesproken, in sommige gevallen vrij grof. Dat is onacceptabel. Ook zij zijn de dupe van achterliggende oorzaken waar ze geen invloed op hebben. Gisteren was het ook weer eens mis, zeg ik uit ervaring.

De **voorzitter**:

Meneer Boutkan, ik wil u heel even onderbreken voor een interruptie van de heer De Hoop. Gaat uw gang.

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

Het is best een stevige bijdrage van de heer Boutkan tot nu toe. Hij zegt zelfs "het spoor bijster". Maar hier zitten twee nieuwe bewindspersonen van twee andere partijen dan de partij van de heer Boutkan. Daarvoor zaten er twee PVV'ers. Ik ben wel benieuwd of de heer Boutkan nu vindt dat de problemen die hij schetst nu echt opgelost zijn door de twee bewindspersonen die de PVV het afgelopen jaar geleverd heeft of dat ze misschien zelfs wel een klein beetje verergerd zijn.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank u wel voor deze prachtige mooie vragen natuurlijk, van de heer De Hoop. Laat ik beginnen met de erfenis die we hebben gekregen. De heer Grinwis begon over het koektrommeltje en het mariakaakje. Ik kan mij de tijd nog wel heugen dat we thuis heel blij waren als we een mariakaakje hadden. Het was vaak wel zeekaak die mijn opa meenam vanuit de visserij. Ik weet niet of u zeekaak kent, maar ik zou het zeker gaan opzoeken als u het niet kent. De staatssecretaris en de minister hebben ontzettend hun best gedaan, maar zij liepen tegen allerlei problemen op: allereerst natuurlijk het geldprobleem. Ik ben het er ongetwijfeld mee eens dat de pakken niet goed waren.

Waarschijnlijk hadden wij een andere kleermaker dan mijn voorgangers. De pakken waren niet goed, of de kleding was niet goed, want er was gewoon te weinig geld. Daar had men beter zijn best voor moeten doen binnen lenW. Dat heb ik ook in mijn bijdrage nog staan. Daar kom ik nog op terug. Dat is helaas onvoldoende gelukt binnen het kabinet, maar misschien hebben we bij het volgende meer kans. Dat hebben we echt nodig, ook gezien de publicaties die op het moment voorbijkomen. Dus nee, ze hebben het niet slechter gedaan. Ze hebben gedaan wat ze konden doen met de middelen die ze hadden. Die waren er bitter weinig; de schatkist was behoorlijk leeggeroofd door de vorige kabinetten.

De voorzitter:

Ze zijn op. Ze zijn op, meneer De Hoop. Ze zijn op. Op het moment suprême, aan uw gezicht te zien, zijn ze op. Meneer Boutkan, vervolgt u uw betoog.

De heer Boutkan (PVV):

Ik was gebleven bij storingen op het spoor. Gisteren was het ook weer zo. Ik spreek uit ervaring. Op een reistijd van anderhalf uur had ik twee uur vertraging. Maar ik was helaas niet de enige. Opvallend was dat het NS-personeel geen verbinding kon krijgen via de app. Dat is zorgelijk, want het publiek vertrouwt erop dat het personeel dat daar staat tijdig reisinformatie kan geven. Datzelfde geldt voor een andere storing. Het is voor de PVV onbegrijpelijk dat de telefoon niet wordt opgenomen als vanuit de trein wordt gebeld naar de treindienstleiding. Ik wil graag een reactie van de staatssecretaris. Deelt deze onze zorg?

Voorzitter. De PVV draagt de binnenvaart een warm hart toe. Het is algemeen bekend dat wetten, regelgeving, de verduurzaming en bezuinigingen op het vaarwegennet de toekomst van de binnenvaart helaas in de weg zitten. Ziet het kabinet mogelijkheden om deze problemen aan te pakken en, nogmaals, er gelijktijdig voor te zorgen dat het kleine schip een toekomst heeft en dat de haarvaten van de binnenvaart overeind blijven? Daarmee voorkomen we meer vrachtwagens op de weg, vooral buitenlandse.

Ook de luchtvaart draagt de PVV ...

De voorzitter:

Nu gaan we even naar een interruptie. Ik voelde een natuurlijk moment en een ander onderwerp.

De heer Boutkan (PVV):

Ik had dat gevoel niet, voorzitter.

De voorzitter:

Nee, maar daarom houd ik het een beetje in de gaten. Daar ben ik vandaag voor ingehuurd. Meneer Olger van Dijk, gaat uw gang.

De heer Olger van Dijk (NSC):

De heer Boutkan doet een rondje onderwerpen in plaats van een rondje Nederland. Dat mag ook. We hebben de vrijheid om dat te doen in dit debat. Ik wil eigenlijk niet achteruitkijken. Ik denk dat de vragen van de heer De Hoop richting de voorgangers van deze bewindspersonen terecht zijn, maar ik wil toch een beetje vooruitkijken. De heer Boutkan geeft terecht aan dat er veel problemen zijn op het spoor. Maar wat gaat de

PVV dan zelf doen om die op te lossen? Hoeveel geld gaat ze bijvoorbeeld extra voor het spoor neerzetten in haar verkiezingsprogramma? Of welke andere oplossingen ziet de heer Boutkan voor de problemen die hij hier zelf zo mooi neerzet?

De heer **Boutkan** (PVV):

Zoals ook bij alle andere fracties worden op het moment het programma en dergelijke geschreven. Ik zal in ieder geval vanuit de portefeuilles die ik in de afgelopen twee jaar heb beheerd, aandragen waar de pijnpunten zitten. Een van de pijnpunten is inderdaad ook het spoor, dus ik zal er bij de mensen die bezig zijn met het verkiezingsprogramma toch ook op aandringen om daar voldoende aandacht aan te schenken. Maar er zijn zo veel aandachtspunten in het verkiezingsprogramma. Ook wij proberen elke keer weer een zo kort en bondig mogelijk programma te schrijven met alleen maar bepaalde zaken. Maar ja, ik zie hem ook wel groeien.

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

De PVV is altijd heel erg goed in het benoemen van problemen, waar het aan schort en wat er niet goed gaat. Het zijn altijd weer grootse woorden, maar dit land heeft behoefte aan oplossingen. Ik vraag de heer Boutkan: wat zijn de oplossingen van de PVV voor het spoor.

De heer **Boutkan** (PVV):

Die zijn er heel veel, maar helaas zijn de euro's op. Daar zullen we het mee moeten doen. We gaan proberen meer geld te stoppen in dit soort zaken, maar er zijn wel meer zaken. Als u nu vraagt hoeveel geld we erin willen stoppen, stelt u een vraag waarop u nu gewoon geen antwoord gaat krijgen. Daarmee ga ik u misschien wel teleurstellen. Of u wist het van tevoren eigenlijk al.

De **voorzitter**:

Dat is dan helder. U heeft nog ruim anderhalve minuut voor het vervolg van uw betoog. Gaat uw gang.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Dat geldt ook voor de luchtvaart. De Nederlandse luchtvaart is onmisbaar voor ons vestigingsklimaat, onze economie, banen, industrie, internationale handels- en exportpositie. Het versterkt de Nederlandse strategische autonomie. Schiphol en andere luchthavens zijn strategische knooppunten die we juist in onzekere tijden moeten beschermen en bereikbaar moeten houden.

Dan kom ik bij misschien wel het paradepaardje van ondergetekende. Ik doe nogmaals het verzoek aan de minister om die natuurvergunning uit de lade van uw collega van LVVN te halen en luchthaven Lelystad zo snel mogelijk open te zetten. Menig PAS-melder zal hiermee geholpen zijn.

Voorzitter. Er is meer dan de Randstad. Elke regio telt. Gisteren was er een petitieaanbieding over de N50 met als titel Een oproep voor verbetering verkeersveiligheid. De N50 is net als veel andere N-wegen in dit land een belangrijke verkeersader die meerdere regio's met elkaar verbindt, waaronder Flevoland. De N50 speelt een cruciale rol, maar de verkeersveiligheid blijft een groot probleem. Drie verschillende hulpdiensten, namelijk politie, brandweer en GGD, gaven gisteren een toelichting over hun bijna dagelijkse aanwezigheid naar aanleiding van incidenten. Wij

steunen ook de eerder gedane oproep om dit te doen. Ook bij de N-weg zijn allerlei partijen betrokken: Rijk, provincies, Flevoland, Overijssel, de regio Zwolle en de gemeenten langs de N50. Ook in deze kwestie vraagt het Rijk veel van de regio, maar is nu de vraag aan het Rijk: gaat de minister dan ook niet alleen voor de N50, maar ook voor andere N-wegen, leveren? Er is meer dan de Randstad; elke regio telt.

Voorzitter. We rollen in dit land van crisis naar crisis, onder andere een infrastructuurcrisis. Om deze te verlichten, laat staan op te lossen, komen we dik geld tekort. Onze infrastructuur is verouderd en dit leidt niet alleen tot afsluitingen, storingen en extra onderhoud, maar ook tot de nodige veiligheidsrisico's. Ondertussen glijden we af naar een derdewereldland. Infrastructuur heeft allerlei relaties met economie, woningbouw, bereikbaarheid en leefbaarheid. Ondertussen zien we dat het dikke MIRT-overzicht elk jaar uitgebreid wordt, maar zien we niet dat er meer budget en bereikbaarheid bij komen. Je vraagt je af of binnen het kabinet de prioriteiten op orde zijn, gezien het bedrag dat beschikbaar is voor infrastructuur. Op lange termijn wordt er zelfs gekort, terwijl de problemen alleen maar toenemen. Hoe gaan deze bewindspersonen het tij keren en ervoor zorgen dat infrastructuur hoog op de prioriteitsladder van het kabinet komt?

Heb ik nog tijd?

De **voorzitter**:

Nee, u heeft zeker geen tijd meer. U bent al over de tijd heen. Maar u heeft nog wel een interruptie van de heer Stoffer, dus wellicht kunt u daar nog iets in doen.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ongetwijfeld, voorzitter. Ik hoor de heer Boutkan een aantal keer zeggen: er is meer dan de Randstad; de regio telt. Dat is geheel waar. Daar ben ik het helemaal mee eens als jongen uit een klein dorpje op de Veluwe. De heer Bamenga en ik zaten straks even te kijken, zo van: volgens ons zit er helemaal niemand in de commissie uit de Randstad. Wat betreft de heer Boutkan is dat nog twijfelachtig. Is Almere Randstad of niet? Dat weet ik eigenlijk niet.

Maar mijn vraag is eigenlijk een andere. Dit was de inleiding. Maar ik had nog drie interrupties over, dus die verspijker ik in één keer.

De **voorzitter**:

De Grinwistactiek.

De heer **Stoffer** (SGP):

De heer Grinwis! Ja, dan denk ik altijd aan Ouddorp, voorzitter. Daar kan ik niks aan doen. Dat is toch een beetje te veel import-Den Haag, denk ik dan. Sorry, meneer Grinwis. Maar u vindt het niet erg dat ik u toebedeel aan Ouddorp, toch? Nee, zie je wel.

Je kunt er van alles van vinden, maar in de Randstad wordt natuurlijk van oudsher vrij veel geïnvesteerd. Daar liggen ook Schiphol en de haven van Rotterdam. Hoe kijkt de heer Boutkan aan tegen investeringen in de Randstad en zeker ook tegen de grote opgave die er op dit moment in Zuid-Holland ligt? Daar moet natuurlijk ontzettend veel gedaan worden. Het kan onze economie ook ontzettend raken als dat dadelijk qua verkeer allemaal niet goed gaat met al die bruggen en viaducten die aan het einde van

hun levensduur zijn. Mijn vraag is eigenlijk: wat is de visie van de heer Boutkan op de toekomst van de Randstad als we het hebben over infrastructuur?

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank aan de zeer gewaardeerde collega Stoffer voor deze vraag. Misschien is de wereld toch heel klein. U verwees richting de heer Grinwis naar Ouddorp. Mijn voorouders zijn ook afkomstig van Goeree-Overflakkee, uit Middelharnis, dus de wereld is soms klein. Misschien kunnen we elkaar daar dus toch wat vaker vinden.

De **voorzitter**:

Ik vind het af toe toch wel gezellig in deze commissie.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ja, voorzitter. Tot nu toe gaat het toch goed?

De **voorzitter**:

Hartstikke goed.

De heer **Boutkan** (PVV):

Gelukkig maar. Terug naar de vraag van de heer Stoffer. Ja, natuurlijk is dat belangrijk. De Randstad, met name de Rotterdamse haven en Schiphol, is natuurlijk enorm belangrijk voor onze economie. Gisteren sprak ik iemand en toen zei ik gekscherend: die blauwe envelop moet wel gevuld worden. We moeten dat geld namelijk wel verdienen. Dat geld verdienen doen we onder andere door een goede bereikbaarheid. Onze zeehaven Rotterdam staat erom bekend, maar die staat enorm onder druk. Dat heeft ook te maken met alles en nog wat eromheen. Dus ja, ook daar moeten we in blijven investeren, alleen moeten we daarbij niet het achterland verliezen. Als het vanuit een zeeschip eenmaal op een container staat die ofwel het spoor op kan ofwel de vrachtwagen op kan, dan moet het spoor goed draaien en de vrachtwagen moet ook over de weg kunnen. Het is dus en-en, maar die balans is een beetje zoekgeraakt de laatste jaren. We zien dat in het verhaal dat Rijkswaterstaat zelf naar buiten heeft gebracht. Het piept en het kraakt. Daar zullen we keuzes in moeten maken.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U heeft nog een interruptie van de heer Pierik.

De heer **Pierik** (BBB):

Ik hoorde de heer Boutkan, zoals veel vaker, een warm pleidooi houden voor het openen van vliegveld Lelystad voor commerciële vluchten. Hij voegde eraan toe — dat fascineerde me wel — dat dit ook menig PAS-melder zal helpen. Misschien kan hij even uitleggen hoe dat dan precies werkt, want dat zie ik nog niet helemaal voor me.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik licht dat graag toe op de vraag van de heer Pierik. De Schiphol Group heeft bij de aanvraag en de voorbereidingen om te komen tot de opening van luchthaven Lelystad, die trouwens al meer dan vijftien jaar geleden ooit is aangelegd op verzoek van het Rijk zelf — laten we vooral niet uit het oog verliezen dat dat vliegveld is neergelegd "op verzoek van" — enorm veel stikstofrechten opgekocht. Je kan zeggen dat dit moreel niet juist is, maar het mag en het kan nog steeds. Zij hebben dus zo veel stikstofrechten dat als het vliegveld opengaat, er een behoorlijk aantal van overblijft. Uit de richting van de

Schiphol Group heb ik begrepen dat die dan ten dienste kunnen komen van PAS-melders, zowel in Overijssel als in Flevoland. Daarmee lossen we niet alle problemen op, want daarvoor zijn de problemen te groot in dit land, maar een groot deel zal wel geholpen worden. Ik hoop dat dit voldoende is voor de heer Pierik.

De voorzitter:

Dat gaan we horen van de heer Pierik.

De heer Pierik (BBB):

Ik had dit betoog wel een beetje verwacht. De heer Boutkan geeft terecht toe dat hiermee een deel van de PAS-melders tegemoet zou kunnen worden gekomen, maar ik denk eerlijk gezegd dat het een druppel op een gloeiende plaat is. Uiteindelijk zullen er nog duizenden PAS-melders niet worden gelegaliseerd als we de stikstofrechten die zijn opgekocht toebedelen aan PAS-melders. Is de heer Boutkan het met me eens dat dit wel een heel marginale oplossing is voor het probleem van de PAS-melders?

De heer Boutkan (PVV):

Het probleem van de PAS-melders is natuurlijk veel groter dan dit. Het zijn mensen die buiten hun schuld om in een situatie zijn geduwd, gedwongen, en tot wanhoop zijn gedreven omdat zij PAS-melder zijn. Ook hier heeft de overheid gefaald. Ook hier in Nederland hebben wij gewoon gefaald op dit onderwerp, zoals we ook hebben gefaald met Natura 2000. Elk postzegelstukje groen in dit land hebben we tot Natura 2000 verklaard, omdat we het beste en braafste jongetje van Europa wilden zijn. Dat geldt ook voor de stikstofnorm. Leg nou eens uit hoe die norm hier zit en hoe die bij de burens zit. Dat is toch onbegrijpelijk?

De voorzitter:

Het is bijna een LVVN-debat aan het worden.

De heer Boutkan (PVV):

Sorry, voorzitter, maar ik kan mezelf hierover ... Ik wil niet zeggen "opwinden", maar ...

De voorzitter:

Nee, het was gloedvol, alleen doen we dat in een andere commissie. Ik zie dat er geen interrupties meer zijn. Dan concludeer ik dat we aan het einde zijn gekomen van de eerste termijn van de kant van de Kamer. De minister en de staatssecretaris gaan zich warmlopen om alle vragen netjes te beantwoorden. Daar geven we ze natuurlijk even de tijd voor, dus daarom gaan we schorsen. We gaan ook gelijk schorsen voor de lunchpauze. Ik stel voor dat we 45 minuten schorsen. Ik kijk even of er een schrikreactie komt. Dat is niet het geval. Dan moet ik even goed timen. Laten we zeggen: 13.40 uur. Dat is een ruime 45 minuten. Om 13.40 uur vervolgen we dit debat. Ik heb de heer Boutkan bereid gevonden om het voorzitterschap straks van mij over te nemen. Ik wens u net zo veel plezier toe als tijdens de eerste termijn.

De vergadering wordt van 12.52 uur tot 13.42 uur geschorst.

Voorzitter: Boutkan

De voorzitter:

Goedemiddag, dames en heren aan deze kant van de tafel en op de publieke tribune.

Goedemiddag aan degenen die thuis voor de buis zitten mee te kijken. Welkom. Ik heropen de vergadering. Dank aan de vorige voorzitter, de heer De Groot.

Wij gaan starten met de beantwoording van de vele vragen die gesteld zijn door de commissieleden aan onze bewindslieden. Ik hoorde net terloops dat er zes of zeven blokjes zijn. Het verzoek vanuit mijn kant is of u even kort de titels van de blokjes zou kunnen benoemen. Dat helpt dadelijk bij het stellen van vragen of het plegen van interrupties. Over interrupties gesproken: ik sta vier interrupties toe. Doe dat s.v.p. wel pas aan het einde van het blokje, zodat we niet tussentijds interrumpen.

Ik neem aan dat de minister het voortouw neemt. Zou hij zo vriendelijk willen zijn om even de titels van de blokjes te benoemen?

Minister Tieman:

Zeker, voorzitter, die kan ik noemen. Ik heb de blokjes: algemeen-overig, Noord-Nederland, Noordwest-Nederland, Oost-Nederland, Zuid-Nederland en Zuidwest-Nederland.

De voorzitter:

Dat is duidelijk. Sluit de staatssecretaris zich daarbij aan?

Staatssecretaris Aartsen:

Ik heb toevalligerwijs exact dezelfde indeling. Ik doe alleen al het overige even helemaal achteraan; dat is wat makkelijker.

De voorzitter:

Nou, het is maar goed dat dit even kenbaar is gemaakt. En wat een eensgezindheid wordt er nu al uitgestraald! Dat doet ons deugd. Mag ik de minister vragen om te starten met de beantwoording?

Minister Tieman:

Dank u wel. Ik heb ook nog een korte inleiding. Ik zal niet zo uitgebreid zijn als vorige week. Het merendeel van u heb ik natuurlijk al gesproken. We hebben ook al een aantal zaken gewisseld.

Maar ik wilde graag nog even stilstaan bij het plan dat ik zojuist, voor de schorsing, heb uitgedeeld. Er komen nog wat nieuwe hardcopy's deze kant op voor degenen die het nog niet hebben gekregen. Maar u heeft het inmiddels ook gewoon digitaal toegezonden gekregen, net als de meerjarenplanbrief die eraan voorafgaat. Ik denk dat er een grote sleutel in het document verweven zit. We proberen echt om op dit terrein een pootje bij te zetten ten aanzien van de uitvoeringscapaciteit. Er is niet alleen een financieel aspect, maar we zijn ook aan het opschalen. We zijn ook slimme dingen aan het doen samen met de markt. Loopt u dat plan vooral door wanneer u een keer tijd heeft. Projecten van deze omvang betekenen: topsport bedrijven. Dan heb ik het niet over de eredivisie, maar over de Champions League. Met Rijkswaterstaat gaan we de komende tijd op basis van de documenten die u net heeft gekregen, nog veel meer actie ondernemen. Dat was ook de insteek van de uitingen die de dg van Rijkswaterstaat de hele ochtend deed in de media.

De staatssecretaris en ik springen op een rijdende trein. We zitten vol energie. We

hebben er zin in, maar we hebben ook al een aantal dingen geconstateerd waardoor onze bewegingsvrijheid enigszins aan banden ligt. Maar er is wel ruimte om zaken te accentueren. Hoe mooi is het om in deze tijd voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat te mogen werken? Wat een bijzondere periode, met deze uitdaging. Als ik nu op school zou zitten, zou ik meteen gaan solliciteren om ergens in het domein waterbouwkundige werken een baan te vinden. Er is namelijk werk voor de komende decennia, en wellicht nog langer. En dat werk doet ertoe. We hebben te maken met drinkwater, verkeersveiligheid, vervoer via de weg, het spoor en het vliegtuig. Die zaken raken ons iedere dag.

Een aantal zaken. Begin juni zijn de jaarlijkse Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving gehouden met de bestuurders uit de MIRT-regio's. Daarin is onder meer gesproken over de investering van 280 miljoen euro voor kleine verbeteringen aan het autonetwerk door het hele land. De heer De Hoop gaf het ook al aan: wil je hier nou je geld in stoppen? Dit zijn aanpassingen om zaken in beweging te zetten ten aanzien van elke regio. Ik ben wel van mening dat alleen maar asfalt neerleggen niet de weg naar voren zou moeten zijn. Maar we moeten ook heel erg naar die regio gaan kijken. De Metropoolregio Amsterdam, waar je een stepje huurt, is heel wat anders dan de Veluwe. Ik denk dat we die nuance moeten blijven zoeken.

Maar naast die 2,5 miljard euro, die ik nog eventjes wilde noemen, heb ik toch niet alleen maar mooi nieuws. Naar aanleiding van de Voorjaarsnota heeft mijn voorganger vijf wegprojecten moeten pauzeren, vanwege een opeenstapeling van zaken. Dan heb ik het niet alleen over stikstof, maar ook over de personele problematiek. Het document dat u hier heeft, geeft ook al een stukje invulling daaraan, net als een reach-out of een call-out richting u. Ik noem praktische geschooldheid — ik heb het hier niet over hoog- of laagopgeleid — in het domein van techniek. Hoe zouden we dit domein nog wat meer kunnen neerzetten, met name ten aanzien van de ouders, zodat die zorgen dat hun jonge kroost echt die kant op gaat? Ik heb u daarbij nodig. De vlucht naar een academische studie maken, kan ook. Maar ik denk dat we het mbo ... Eigenlijk bedoel ik gewoon het technische domein, of dat nou op universitair niveau of op mbo-niveau is: daar hebben we als land, en wij als Rijkswaterstaat en IenW, de komende tijd gewoon echt behoefte aan.

Die negentien projecten staan dus op pauze. Ik heb vorige week ook uitgelegd dat de financiën wat betreft het Mobiliteitsfonds onder druk blijven staan. Dat geldt niet alleen voor de aanleg, maar ook voor de instandhouding. Ondanks het feit dat Rijkswaterstaat de komende jaren fors meer instandhoudingswerk zal gaan verrichten, is er nog zo'n 5 tot 8 miljard euro aan werk in voorbereiding waar op dit moment geen dekking voor is. De staatssecretaris en ik zullen ook wat dit betreft een pleidooi gaan houden voor meer structurele financiële middelen, ook gelet op de periode die komen gaat. Maar nogmaals, hier speelt meer dan alleen financiën.

Ik wil niet uitsluiten dat er nu eerst wordt gekeken naar een aantal projecten die we op dit moment wél kunnen uitvoeren in plaats van naar projecten die we nu níét kunnen uitvoeren. Bij de BO's Leefomgeving heeft de regio dan ook de oproep gedaan dat er structureel meer geld moet komen voor bereikbaarheid, gezien de grote opgave die er ligt. Die oproep gaan wij ook verder brengen. Niettemin zal ik mij de komende periode ten volle inzetten voor wat wel kan. Dan heb ik het zowel over de aanleg van nieuwe infrastructuur als over het onderhoud van al die wegen, bruggen, sluizen en kanalen die

ons land rijk is.

Dan ga ik nu over naar de beantwoording van uw vragen. Zoals bij deze debatten gebruikelijk is, zullen de staatssecretaris en ik onze inbreng per regio opdelen.

Dan begin ik met het kopje algemeen-overig.

Ik kom bij de heer Stoffer, die vroeg: wat zijn de mogelijkheden wat betreft bijvoorbeeld de infra-investeringen onder de NAVO-vlag? Die worden op dit moment verkend. Het uitgangspunt bij infra-investeringen onder die NAVO-vlag — dit was vorige week natuurlijk volop in het nieuws en onderwerp van debat — is dat de infrastructuur die aanwezig is op een militaire corridor, naast het civiele gebruik van deze netwerken, zo veel mogelijk geschikt wordt gemaakt voor militaire transporten. Samen met Defensie kijkt mijn ministerie naar specifieke zaken waar infra aan moet voldoen en naar de knelpunten die we signaleren en de handelingsopties daarvoor.

Gelet op de financiële situatie rond het Mobiliteitsfonds en de grote instandhoudingsopgave die we hebben, mag het evident zijn dat aanvullende middelen nodig zijn om een goede invulling te kunnen geven aan de Host Nation Support. Conform de toezegging die mijn voorganger gedaan heeft tijdens het commissiedebat Auto, informeer ik de Kamer nog vóór de begrotingsbehandeling op vertrouwelijke wijze over de knelpunten wat betreft militaire mobiliteit in relatie tot het wegnnet.

Meneer Stoffer, ik blijf bij u. "Het kabinet kijkt naar een alternatieve bekostiging; waar denkt u dan aan?" Gezien de financiële uitdagingen rond het Mobiliteitsfonds, heb ik een open blik als het gaat om alternatieve bekostigingsinstrumenten. Ik neem initiatieven van derden serieus. Er zijn veel verschillende vormen van alternatieve bekostiging. Dit is ook maatwerk per project. Maar denk bijvoorbeeld aan de Blankenburgverbinding in mijn stad, Rotterdam. Daarvoor hebben we een alternatieve bekostiging gekozen, met een extra tol. We zijn hier terughoudend in, maar in dit geval was het bedrijfsleven rond de Rotterdamse haven, waar de voorzitter het ook over had, heel duidelijk. Het bedrijfsleven zei: wij staan daar volledig achter, als er een overbrugging voor is. Uit mijn hoofd ging het over een miljard aan investeringen. Er is een mooie modus voor gevonden, waardoor men dit toch kon doen. Er was een horizon wat betreft de vraag hoeveel tol dat dan zou moeten zijn. Het bedrijfsleven heeft dat destijds volledig omarmt en wilde ermee verdergaan. Dat is slechts één voorbeeld ten aanzien van die alternatieve bekostiging.

Maar we moeten ook realistisch zijn. Alternatieve bekostigingen bieden kansen, maar zullen de financiële uitdagingen rond het Mobiliteitsfonds niet oplossen.

Dan blijf ik nog steeds bij de heer Stoffer. Hij vroeg: "Het kabinet werkt aan een ontwikkelstrategie grootschalige infra. Wordt deze vóór de begrotingsbehandelingen en de start van de coalitieonderhandelingen afgerond, inclusief investeringsvarianten?" Het antwoord is: ja. De planning is om in het najaar van dit jaar, vóór de departementale begrotingsbehandelingen, uw Kamer te informeren door middel van een brief. In die brief zal worden ingegaan op de verschillende varianten voor de uitvoering wat betreft de bekostiging van grote, structuurversterkende projecten. Tot zover.

Dan ga ik naar de heer Pierik. Hij vroeg: hoe kijkt de minister aan tegen een apart fonds,

dat gericht is op het onderhoud en de vervanging? Wat dat betreft sluit ik me toch aan bij de heer Grinwis, althans, in deze fase; laat ik dat ook nog even zeggen. Ik zie op dit moment geen voordelen van een apart fonds voor onderhoud en vervanging. Het kabinet geeft prioriteit aan de instandhouding. Juist dankzij een mobiliteitsfonds is het mogelijk geweest om die focus te houden.

Dan ga ik naar mevrouw Vedder. Zij vroeg hoe het staat met de vernieuwing van de MIRT-systematiek en of ik het met haar eens ben dat er moet worden gekeken naar de langere termijn. Ik heb een procesantwoord. Er wordt gekeken naar en gewerkt aan de vernieuwing van het MIRT en de systematiek die daarbij hoort. De afgelopen periode zijn er gesprekken gevoerd met koepels en met de decentrale overheden. We bekijken hoe we de bereikbaarheid nog meer centraal kunnen stellen in de MIRT-systematiek, met daarbij aandacht voor álle regio's en uiteraard met de blik op de lange termijn.

Dan ga ik naar de heer Van Dijk. Hij vroeg naar de bereikbaarheidsnormen: iedereen moet dichtbij naar school, huisarts et cetera kunnen. Daar hebben we nog wat meer tijd voor nodig. Voor het volgende commissiedebat MIRT ontvangt u een plan van aanpak wat betreft de regionale bereikbaarheidsanalyses en de bereikbaarheidsprofielen. In het kabinetsstandpunt hebben we aangegeven dat we de nulmeting van bereikbaarheid van voorzieningen en banen ontwikkeld hebben.

Het doel is nu om uiteindelijk samen met de regio's, dus met draagvlak, ernaar te streven om de bereikbaarheid van voorzieningen zoals onderwijs, zorg, supermarkten en werkgelegenheid vast te stellen, om zo recht te doen aan de verschillen tussen de regio's. Dan gaat het dus niet zozeer over normen, want er zijn dus wel verschillen. Dit onderwerp is iets groots. U krijgt een plan wat dit betreft toegestuurd.

De heer Pierik gaf aan dat het hem opviel dat bij een aantal projecten is geconcludeerd dat de fasering niet mogelijk zou zijn zonder goede onderbouwing of overleg. De Kamer heeft een aanpak ontvangen voor de herstart van de zeventien gepauzeerde projecten. Als onderdeel van de aanpak verkent IenW per gepauzeerd project de mogelijkheden om projecten in fasen op te knippen. Voor enkele projecten zijn er al concrete afspraken tussen Rijk en regio gemaakt. Zo worden de A4-N211, de Harnaschknoop, — dat is onderdeel van de A4 Haaglanden — de N14 en de verbindingsboog A1-A30 alvast gerealiseerd, vooruitlopend op een herstart. Voor andere projecten worden de mogelijkheden tot opdelen en faseren de komende periode nader onderzocht. Daar zijn we ook nog mee bezig.

De heer Van Dijk vroeg: kan de minister aangeven wat de eerste resultaten van de spitsaanpak zijn? Er wordt gewerkt aan die aanpak. De campagne wordt op dit moment geëvalueerd. Ik zal u informeren over de voortgang van de aanpak en de campagne in de MIRT-brief van dit najaar.

De heer Van Dijk vroeg: "Er is 2,5 miljard aan WoMo-gelden verdeeld tijdens het BO MIRT. Kan de Kamer daar ook nog bij betrokken worden? Kan de minister de Kamer nog voor november informeren?" In de MIRT-brief van begin juni hebben we uw Kamer over het proces, de criteria en de afwegingskaders geïnformeerd. Wij ontvangen de uiteindelijke proposities van gemeenten uiterlijk 31 augustus. Die worden vervolgens getoetst aan de hand van kaders en criteria. Ik informeer de Kamer na de BO's MIRT per brief over de voorgenomen verdeling en de afwegingen die daaraan vooraf zijn

gegaan. Aansluitend op die bestuurlijke overleggen MIRT hebben wij weer, zoals gebruikelijk, een MIRT-debat met de Kamer. De heer De Hoop had het over de streefwaarden voor de criteria van brede welvaart, in het kader van die 7,5 en 2,5 miljard. De rapporteur van hedenochtend sprak daar ook over. Eerder afgesproken landelijk geldende streefwaarden zijn uiteraard ook van toepassing op het programma Woningbouw en Mobiliteit. Daarnaast werken we op de voor woningbouw en mobiliteit relevante aspecten, bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid en leefomgeving, aan het verkrijgen van meer inzicht — ik had het vanmorgen even over "wat meer vlees op de botten krijgen", want brede welvaart vinden wij een zeer belangrijk aspect — in de effecten van het programma. Ook monitoren we de uitkomsten van een brede set aan indicatoren. We sluiten daarbij zo veel mogelijk aan op bestaande indicatoren. Volgens mij gaf de heer De Hoop dat zelf ook aan. Hij had het over bestaande indicatoren en dat we eigenlijk zo min mogelijk zelf moeten verzinnen op dit onderwerp. Als er normeringen zijn, passen we die toe.

Die worden dus ook al toegepast. We hebben alleen nog net wat meer nodig voor die wegingsfactor. Denk aan de vragen om hoeveel plusjes en hoeveel minnetjes het gaat en hoe je dat weegt. Wat betreft een aantal indicatoren die pas wat later bij zo'n project komen, moeten we nog wat werk verrichten om die inzichtelijk te maken. Denk aan kleurcoderingen en wegingsfactoren. We kunnen ongetwijfeld slimme ideeën aan u gaan voorleggen.

De VVD wil graag van de minister weten hoe de 2,5 miljard van de WoMo-gelden precies verdeeld worden. Doel van het programma is om via een financiële bijdrage aan de gemeente voor bereikbaarheidsmaatregelen op een relatief korte termijn extra woningbouw te realiseren en te stimuleren. We vragen de regio's om met realistische voorstellen te komen — denk aan die 31 augustus — die primair worden beoordeeld op snelheid, wat het aan woningbouw oplevert, hoe die woningen bereikbaar worden gemaakt en tegen welk rendement. 60% wordt verdeeld over de voorstellen die vanuit de grootschalige woningbouwgebieden komen; dan gaat het om de bestaande gebieden en de door VRO nieuw aan te wijzen gebieden. 40% wordt verdeeld over de voorstellen uit heel Nederland buiten de grootschalige gebieden. Bij de BO MIRT in het najaar willen we de afspraken over de concrete toedeling maken.

"Hoe wordt de regionale spreiding binnen de WoMo ingevuld? Welke bedragen landen in welke regio's?" Dat is een vraag van mevrouw Veltman. De beoordeling van alle voorstellen gebeurt aan de hand van criteria en afwegingskaders. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen maatregelen die gericht zijn op de grootschalige woningbouwgebieden en de maatregelen die gericht zijn op de korte termijn. Dit schot is juist geplaatst met het oog op de regionale verdelingen.

Ten slotte wordt er gekeken of de uitkomst van de afweging op basis van de afwegingskaders overeenkomt met de woningbouwopgave die in elke regio speelt, en of die daarmee tot een redelijke verdeling over het land zal gaan leiden. Als dit niet het geval is, kunnen er enige aanpassingen volgen. Bij de BO MIRT in het najaar van 2025, dit jaar dus, worden er afspraken gemaakt over de toebedeling.

Ik heb misschien nog een opmerking: om kleinere gemeenten tegemoet te komen, mogen gemeenten in hun voorstel voor aanvraag ook locaties bundelen, om zo de minimale omvang van 200 woningen te halen.

Ik blijf bij mevrouw Veltman: gaat de minister de CROW-parkeerrichtlijnen als norm hanteren bij de toekenning van deze WoMo-middelen? Het antwoord is: nee. De toetsingscriteria zijn gericht op het realiseren van extra woningbouw en inframaatregelen. Bij de toetsing van de voorstellen voor de 2,5 miljard kijken we wel naar de verkeerskundige effecten van de plannen. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het passende parkeerbeleid, afhankelijk van de specifieke locatie. De beschikbare informatie vanuit CROW over parkeren kan door de gemeente gebruikt worden. CROW adviseert gemeenten over veel verschillende parkeernormen, afhankelijk van het type woning en het milieu. Dit gebeurt ter ondersteuning van hun parkeerbeleid. Die 1,7 is slechts een vrij hoge variant daarvan.

Dan ga ik naar de heer Pierik. Hij vroeg hoelang het nog veilig en verantwoord is om geen onderhoud uit te voeren. Er vindt wel degelijk onderhoud plaats; laat dat vooropstaan. We werken aan de grootste instandhoudingsopgave ooit: de Deltawerken. Ik kan er nog van alles bij halen, maar dit is mega. Dat maakt het ook zo uitdagend en mooi om in deze fase actief te zijn.

Hoofdvaarwegen, hoofdwegen en het hoofdwatersysteem: de veiligheid blijft geborgd. Waar nodig treffen we hiervoor beheersmaatregelen, zoals gebruiksbeperking en afsluiting. Ik was gisteren bijvoorbeeld bij de Merwedeburg; ik was in Gorinchem op bezoek. Daar werd ook gesproken over de tonnages van de vrachtwagens daar. Daar worden dus ook al maatregelen toegepast, en mogelijk kunnen we daar nog meer doen. Maar laat er geen misverstand bestaan over de veiligheid. We krijgen wel een ander risicoprofiel; laat dat ook helder zijn. De risicoprofielen worden wel aangepast, maar de veiligheid staat echt bovenaan; die blijft altijd geborgd.

De heer Van Dijk zei: de termijn voor de start van de woningbouw gaat naar 2034; waarom is daarvoor gekozen? In 2022 zijn er termijnen bepaald voor de verdeling van de uitkering van de 7,5 miljard voor de bereikbaarheid van de woningbouw. De start van de woningbouw stond gepland voor 2030. Deze afspraken en regelingen hebben betrekking op de nieuwe 2,5 miljard. Omdat we een aantal jaar verder zijn, hebben we de termijn voor de start van de woningbouw verschoven naar 2034.

Dan ga ik naar de heer Boutkan. Hij vroeg: hoe gaat deze bewindspersoon ervoor zorgen dat infrastructuur weer hoog op de prioriteitenlijst van het kabinet komt? Nou, morgen mag ik een PBL-rapport voor de langeretermijnverkenning in ontvangst nemen. Dat lijkt mij een uitgelezen moment om zo'n boodschap nog eens kracht bij te zetten in het publieke domein, maar er wordt ook gewerkt aan de grootste onderhoudsopgave ooit. Het kabinet heeft 2,5 miljard extra beschikbaar gesteld. Wij hebben daar uw hulp bij nodig. Ik hoorde diversen van u ook al spreken over verkiezingsprogramma's. We hebben elkaar dus nodig om het belang hiervan goed te onderstrepen. Wat dat betreft deel ik de punten die hier vanmorgen gemaakt zijn. Ik zou het fijn vinden als we daarin verder met elkaar optrekken. Dat zou de onderhandelingsfase die na de verkiezingsperiode volgt, een stuk makkelijker maken.

De heer Grinwis vroeg: wat is er minimaal structureel extra nodig om alle eerder afgesproken aanlegprojecten doorgang te kunnen laten vinden; wat is de strategie om te voorkomen dat we de volgende bewindspersonen weer in een te krap jasje laten plaatsnemen? De uitdagingen bij het Mobiliteitsfonds zijn groot. Er is structureel meer

geld nodig voor zowel de onderhoudsopgave als de ontwikkeling van de nieuwe infrastructuur. Ik denk dat dat de duidelijke boodschap is. Daar had ik het net ook al even over. De exacte omvang is op dit moment niet aan te geven. Het is duidelijk dat het om meerdere miljarden gaat, zoals in 2024 ook aan de formatietafel gemeld is en later ook met de Kamer is gedeeld. Het is belangrijk om ook te blijven benadrukken dat het niet alleen om extra financiële middelen gaat, maar ook om de stikstofruimte en de uitbreiding van de maakcapaciteit. Daarom werkt IenW aan het vergroten van het productievermogen. Hiervoor worden er verschillende stappen gezet, zoals blijkt uit de gestegen productie van het Mobiliteitsfonds van 8,4 miljard in 2023 naar 9,7 miljard in 2024. Maar ook daarbij hebben we uw hulp nodig.

De voorzitter:
Meneer Grinwis.

De heer Grinwis (ChristenUnie):
Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:
U was er niet bij toen ik de introductie gaf bij het vervolg van deze vergadering. Maar ik heb gezegd dat u vier interrupties heeft en dat we de interrupties plegen aan het einde van het blokje. Er zijn zeven blokjes. Aangezien ik nu toch aan woord ben, grijp ik toch een klein beetje in. Ik verzoek de minister toch om wat korter, bondiger en sneller te antwoorden, want we zijn nu al twintig minuten bezig en ik zie dat u nogal wat papiertjes heeft. Ik hoop dat de andere blokjes korter zijn. Daarom wilde ik dit even zeggen.

Minister Tieman:
Ik ga ermee aan de slag.

De voorzitter:
Graag.

Minister Tieman:
Dan blijf ik bij de heer Grinwis. Wat zijn de actuele opgaven die het ministerie zo meteen op de formatietafel legt, maar nu al wil meegeven aan de schrijvers van de verkiezingsprogramma's? Wat dat betreft zijn het bereikbaarheidsdomein en de financiële uitdagingen groot. Een robuust en duurzaam Nederland vereist structureel veel meer budget voor het Mobiliteitsfonds.

Mevrouw Vedder wees op de initiatiefnota van Inge van Dijk. Zij pleit daarin voor hogere publieke investeringen. Daar ben ik bekend mee. Ik onderschrijf het nut van deze hogere investeringen. De vijf concrete voorstellen uit de initiatiefnota van Inge van Dijk hebben betrekking op het begrotingsbeheer en het begrotingsbeleid. Hier gaat de minister van Financiën over.

De heer Boutkan had een vraag over het bundelen van aanbestedingsprojecten. We bundelen op dit moment soortgelijk werk in portfolio's. Dat staat ook in het document dat u zo meteen in hardcopy krijgt; er waren er nog niet voldoende voor iedereen, maar u heeft dat document gisteren ook in uw inbox gekregen. Dat gaat bijvoorbeeld over werk aan bruggen, sluizen en viaducten. Ik denk dat we daar echt een enorme stap mee hebben gezet. Door soortgelijk proceswerk te doen, kan het sneller en efficiënter worden

uitgevoerd, zodat de instandhoudingsopgave voortvarender kan worden opgepakt. In de MIRT-brief van 12 juni ben ik hier ook inhoudelijk op ingegaan.

De heer Boutkan zei dat er meer asfalt nodig is. Heeft de nieuwe minister, net als de vorige minister, de ambitie om één gepauzeerd project per jaar op te pakken? In 2023 heeft IenW moeten besluiten deze zeventien MIRT-projecten te pauzeren. De redenen hiervoor zijn welbekend. In het licht van de beperkingen is het de ambitie van ons ministerie om ieder jaar een gepauzeerd project op te starten.

De heer Boutkan vroeg: het aantal projecten in het MIRT-overzicht neemt ieder jaar toe; hoe gaan we deze groei doorbreken? Dit gaat over projecten in alle MIRT-fasen: onderzoek, verkenning, planuitwerking en realisatie. Het MIRT-overzicht geeft daar een overzicht van en geeft daarmee een beeld van de vooruitgang, maar dit pakken we nog wel aan. We zijn hiermee bezig en gaan hier wat meer focus op leggen, zoals ik heb aangegeven, maar dit heeft ook te maken met de uitvoeringscapaciteit. We gaan nog eens goed kijken wat we zouden kunnen doen om die groei enigszins te pareren, terwijl we tegelijk ook waarmaken wat we beloven. Als je eenmaal op die lijst staat, dan is het heel frustrerend als je er misschien af gaat. Ik ga daar dus zorgvuldig en voorzichtig mee om. Ik heb het boek ook meegenomen; u ziet hoe dik het is. Het kan niet zo zijn dat we over een paar jaar een dubbel zo dik boek hebben, en op het gebied van de uitvoeringscapaciteit nog geen stappen gezet hebben.

De heer Boutkan heeft een binnenvaarthart. Hij had het over de wet- en regelgeving voor de kleinere schepen en de haarvaten. Ik denk dat we die problematiek allemaal wel kennen. Afgelopen week klonk er ook een pleidooi in de media van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens en de branchevereniging voor de binnenvaart om locaties aan het water te beschermen. Want als we dat niet doen, zijn er straks geen op- en overslagplaatsen meer; die worden dan ingeruild voor mooie appartementen aan het water. Aan de ene kant is dat ook begrijpelijk, maar daar zit wel een spanningsveld, want we willen dat vervoer over water ook hebben. Het ministerie werkt op verschillende manieren al aan dit onderwerp, zoals via de Beleidsagenda Goederenvervoer en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, waarin belemmerende regels worden geagendeerd en stappen worden gezet, met name ten aanzien van de technische eisen van de kleinere schepen. Rijkswaterstaat is aan de slag met de grotere instandhoudingsopgave.

Ik ben ook blij dat uw Kamer een motie heeft aangenomen om in de Nota Ruimte meer aandacht te hebben voor de watergebonden bedrijven. Daar zet ik een dikke streep onder. De heer Grinwis vroeg zich af waar dit bleef. Dit is werk in uitvoering, tot 's avonds laat; er zitten mooie dingen aan te komen. Ik kan nog even geen datum noemen waarop dit komt, maar dit zit in de pijpleiding.

De heer De Hoop vroeg: wanneer kunnen we het basiskwaliteitsniveau van het fietsnetwerk ontvangen? Ik heb u hierover geïnformeerd in de MIRT-brief. Voor de uitwerking van het basiskwaliteitsniveau van het fietsnetwerk heb ik wel wat meer tijd nodig. In het najaar van dit jaar informeer ik de Kamer over de voortgang die op dat gebied gemaakt wordt.

De heer Van Dijk vroeg naar de bereikbaarheidsnormen. Dat punt heb ik al gehad.

Hij had ook een vraag over Lelystad Airport. Lelystad Airport is aangewezen als voorlopige voorkeurslocatie voor de F-35's, de jachtvliegtuigen. De regio heeft hierbij aangegeven dat dit alleen kan in combinatie met groothandelsverkeer. Op 23 mei 2025 is de Kamer erover geïnformeerd dat een definitief gecombineerd besluit later dit jaar genomen zal worden. De komende periode ga ik met de heer Tuinman, het ministerie van LVVN en andere partijen in gesprek om te komen tot een gebalanceerd besluit. Tot zover het kopje algemeen.

Dan ga ik nu naar het kopje Noord-Nederland.

De voorzitter:

Nee, nee, nee, u gaat helemaal nergens heen. U blijft gewoon zitten, want u krijgt interrupties. Althans, daartoe geef ik de Kamerleden de gelegenheid. De heer Pierik was zo slim om halverwege de rit al zijn hand op te steken om als eerste aan de beurt te zijn, dus ik geef hem nu het woord.

De heer Pierik (BBB):

Ik hoorde de minister zeggen dat een gefaseerde aanpak van verschillende MIRT-projecten hier en daar echt wel een goede oplossing is. Een aantal projecten zijn op die manier ook al ingevuld. Maar vanuit de regio hoor ik dat nader onderzoek in die gefaseerde aanpak niet voldoende is en dat er echt met de regio in gesprek gegaan moet worden om middels een quickscan te kijken hoe het beste invulling gegeven kan worden aan die gefaseerde aanpak in de verschillende projecten. Wil de minister toezeggen dat hij die quickscan gaat oppakken voor de projecten waarvoor er nog geen gefaseerde aanpak ligt?

De voorzitter:

Graag een kort en bondig antwoord van de minister.

Minister Tieman:

Ja, die toezegging kan ik doen. Ik ga ook naar Amelisweerd en Kampen toe. We gaan kijken wat we kunnen doen voor een aantal zaken. Ik kan niet overal naartoe, maar ik hoorde u vanmorgen ook spreken over een aantal zaken. We gaan kijken wat we daar kunnen doen. De problemen zijn duidelijk.

De voorzitter:

Voldoende zo, meneer Pierik? Anders kost het u een tweede interruptie.

De heer Pierik (BBB):

Dat is dan maar zo, voorzitter. Goed, de minister geeft aan dat hij naar een aantal projecten toe gaat om te kijken of die gefaseerd uitgevoerd zouden kunnen worden. Ik ben benieuwd welke projecten dan wel en niet in beeld zijn voor de gefaseerde aanpak.

Minister Tieman:

Meneer Pierik, daar is een brief over gestuurd, dus daar moet ik dan even naar verwijzen.

De voorzitter:

Een hele korte vervolgvraag dan, want u wilt zeker weten welke brief dat is of wanneer die is verstuurd?

De heer **Pierik** (BBB):

Nee, voorzitter, als die brief gestuurd is, kan ik daar natuurlijk mee uit de voeten, maar het gaat natuurlijk om veel meer projecten waarvan we willen weten of de regio daadwerkelijk betrokken wordt bij het uitrollen van de gefaseerde aanpak. Wij vragen om een quickscan en dat geldt ook voor projecten in de Betuwe en voor de A2, om maar wat te noemen.

Minister **Tieman**:

We betrekken de regio er altijd bij in dit soort gevallen.

De **voorzitter**:

Inspraak is er, maar of er medezeggenschap is, is de volgende vraag. Dat gaan we zien.

Ik kijk even naar de heer Grinwis, want die is als volgende aan de beurt.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dank aan de minister voor de beantwoording van mijn financiële vragen. Die beantwoording was nog hoogover en abstract, en dat snap ik wel, maar ik zou eigenlijk niet willen wachten tot de formatie, tot er fiches op tafel komen waar de partijen aan tafel wel of geen belangstelling voor hebben. Ik zou eigenlijk willen vragen of wat bij de formatie 2024 is aangeleverd, nog voor de laatste ministerraad of in ieder geval komende week geactualiseerd naar de Kamer zou kunnen worden gestuurd, zodat elke fractie daar nota van kan nemen. Als dat niet in z'n totaliteit mogelijk is, wil ik mijn vraag specificeren naar in ieder geval de projecten die allemaal in de pijplijn zaten, die noodzakelijkerwijs waren gepauzeerd, die waren opgenomen in het hoofdlijnenakkoord, en dan niet in de tabel, maar in de tekst, plus de beheer- en onderhoudsopgave. Die dingen moeten volgens mij vrij snel boven tafel te krijgen zijn, want dat is gewoon het doorlopen van het Mobiliteitsfonds en het MIRT Projectenboek. Die vraag is niet alleen van toepassing op de minister, maar ook op de staatssecretaris, dus bij dezen.

De **voorzitter**:

Een gecombineerde vraag in één interruptie. Het is toch wel slim van de heer Grinwis om dat op deze manier te doen, en de vraag was ook nog kort en bondig.

Minister **Tieman**:

Daar zullen we op ingaan in de brief over het BO MIRT in het najaar. Dan krijgt u die informatie.

De **voorzitter**:

Als u een reactie wilt geven, graag via de microfoon, meneer Grinwis.

Minister **Tieman**:

De staatssecretaris zal er zo meteen nog even verder op ingaan.

De **voorzitter**:

We gaan naar mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik heb een vraag aan de minister gesteld over parkeernormen, en ik hoor de minister

zeggen: wij gebruiken voor het toekennen van de woningbouwmobiliteitsmiddelen niet het criterium dat er een bepaalde norm moet zijn voor parkeren. Ik begrijp dat hij zegt: dat doen we niet. Mijn vraag is dan: zou het niet beter zijn om dat wél te doen? Ik ben benieuwd hoe de minister daarnaar kijkt. Als voorbeeld werd 1,7 parkeerplaats per woning genoemd. Het gaat mij om de CROW-richtlijn, waarin staat dat het afhankelijk is van de situatie; bij een meer verstedelijkt gebied heb je dus misschien een wat lagere norm en bij vrijstaande woningen op een buitenlocatie kun je misschien meer parkeren. Daar heeft CROW richtlijnen voor. De vraag is of het niet beter zou zijn om die als norm te hanteren. Waarom vraag ik dat? Er worden nu wijken gebouwd in Nederland zonder parkeerplaatsen. Ik vind dat echt onbestaanbaar voor mensen die een auto nodig hebben, die bijvoorbeeld onregelmatige diensten werken of 's nachts werken, of voor mensen die misschien geen beperking hebben, maar wel wat minder goed ter been zijn en ...

De voorzitter:

Mevrouw Veltman, volgens mij is uw vraag helder. U gaat nu namelijk helemaal uitweiden.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik maak het even af.

De voorzitter:

Heel kort.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik zou het dus belangrijk vinden om te voorkomen dat die rijksmiddelen gaan naar wijken waarin dit in de hand wordt gewerkt, waardoor de druk op het parkeren verplaatst wordt naar omliggende wijken.

Minister Tieman:

Ik geef toch een antwoord dat mevrouw Veltman misschien niet fijn zal vinden. Het ligt echt bij de gemeenten. Hierover is de motie-Veltman/De Groot ingediend. Die is ontraden en die is ook verworpen bij de stemmingen. Ik moet dit antwoord even geven. Het ligt echt bij de gemeenten en het ligt echt buiten mijn veld.

De voorzitter:

Een tweede interruptie.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik wil hier in ieder geval heel kort op reageren. Ik heb het nu niet over die motie, want die ging over 1,7 parkeerplek per woning, als een statement om te zeggen dat we normaal parkeerbeleid nodig hebben in Nederland. Het gaat nu om het volgende: probeer het breder te zien, waarbij verschillende variaties mogelijk zijn in verschillende wijken, afhankelijk van hoe ze gebouwd worden. Dat wilde ik toch even rechtekken.

Minister Tieman:

Ik kom daar op een later moment nog even op terug, als dat zou kunnen.

De voorzitter:

In tweede termijn?

Minister **Tieman**:

Ja, in tweede termijn.

De **voorzitter**:

U krijgt antwoord in de tweede termijn. Dan is de beurt aan meneer Van Dijk.

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

Het antwoord op de vragen over de 2,5 miljard begrijp ik voor een groot deel. Daar moet ook over gesproken worden met de regio. Tegelijkertijd is dat het geld dat extra beschikbaar was. Ik heb toch een vraag bij de toelichting op het verschuiven van het jaartal. We willen allemaal dat er zo snel mogelijk wordt gebouwd en dat de ontsluiting goed geregeld is. En nu zien we dat voor deze 2,5 miljard de datum van 2030 naar 2034 gaat, vier jaar later, terwijl dat de vorige keer, in 2022, was besloten. Nu is het 2025. Ik vind het eigenlijk heel onlogisch dat we een jaar extra nemen en dat we in plaats van drie jaar verder vier jaar verder gaan zitten, in 2034. Ik zou zeggen: ga eerder een jaar eerder zitten, dus probeer die woningen zo snel mogelijk te realiseren. Het gaat om de start van de woningbouw: we investeren 2,5 miljard om zo snel mogelijk woningbouw te krijgen. Mijn concrete vraag aan de minister is dus: is hij bereid om daar nog eens goed naar te kijken en om het jaar 2034 te vervangen door het jaar 2032 of 2033?

Minister **Tieman**:

Ik ben bereid daar nog eens goed naar te kijken.

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

Allereerst dank voor de beantwoording tot nu toe. Toen de minister zei dat hij doorging naar Noord-Nederland, wilde ik al bijna niet meer interrumpen, want dat vind ik natuurlijk altijd een goed idee.

Maar er is bij mij toch nog een vraag blijven hangen over de streefwaarden. Mijn fractie deed een aantal suggesties voor indicatoren die er al zijn. De minister gaf aan dat er in principe gewoon gewerkt wordt met die bestaande indicatoren. Kan hij voor de Kamer helder in kaart brengen, in een brief of iets dergelijks, wat nou precies die indicatoren zijn en op basis waarvan de afweging gemaakt wordt? Om welke streefwaarden gaat het? Dat willen we als Kamer goed inzichtelijk hebben bij de bredewelvaartsbestedingen, dus die 2,5 miljard voor woningbouw en bereikbaarheid. Dat willen we als Kamer goed inzichtelijk hebben, zodat we begrijpen waaraan getoetst wordt.

Minister **Tieman**:

Dat kunnen we doen, alleen zijn het geen streefwaarden, maar echt indicatoren.

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

Dan zou ik graag horen wanneer we dat kunnen verwachten.

Minister **Tieman**:

Helder. Het komt bij de volgende rapportage, in het najaar.

De **voorzitter**:

Ik kijk even verder. Er zijn geen verdere vragen over dit blokje. O, sorry. De heer Stoffer.

Die zit in mijn blinde linkse dode hoek.

De heer **Stoffer** (SGP):

Toch ben ik behoorlijk conservatief en rechts, voorzitter. Maar ik ben blij dat mensen af en toe een ietwat andere blik op mij hebben.

De minister gaat een aantal plekken bezoeken waar wat aan de hand is. Laat de minister nou niet alles doen. Het zou heel mooi zijn als de staatssecretaris straks zegt dat hij in Harderwijk bij het aankomende intercystation gaat kijken. Maar dat kan hij straks doen. Mijn vraag aan de minister gaat over wat hij zei over alternatieve bekostiging. Hij gaf de Blankenburgtunnel als voorbeeld voor tol. Voordat ik in de Kamer kwam, heb ik bij Rijkswaterstaat gewerkt. Ik heb me altijd verbaasd over het feit dat je tol moest betalen als je naar Zeeuws-Vlaanderen wilde. Ik dacht: als ik in de Kamer kom, ga ik daar wat aan doen. Met hulp van onder anderen de voorganger van mevrouw Vedder, Jaco Geurts, en de heer Grinwis hebben we toen echt heel hard gewerkt om dat voor elkaar te krijgen. Het is gelukt om die tol eraf te halen. Mijn vraag is: gaan we dadelijk niet aan de randen van Nederland overal tolverbindingen krijgen? Dan kunnen mensen eigenlijk niet meer zonder geld op bezoek bij familie die net aan de overkant van het water woont of dan kunnen ze niet meer op die manier naar hun werk. Ik snap het bij de Blankenburgtunnel, maar ik wil niet dat we allerlei verbindingen met tol krijgen om toch die infrastructuur maar voor elkaar te krijgen.

De **voorzitter**:

Het mag geen opzetje zijn voor andere tolverbindingen.

Minister **Tieman**:

Het onderwerp is duidelijk. Ik heb het als voorbeeld gebruikt, maar we kijken breder, ook vanuit de regionale middelen. Daar zetten we dus alles in. Ik wil breder kijken, om toch misschien iets mogelijk te maken, maar tol is dan misschien niet het eerste waar je aan denkt. Ik heb nu even dit voorbeeld gebruikt, maar we kijken ook echt naar financiering vanuit de regio op een andere manier, zodat we dat kunnen vermijden. Als er draagvlak is voor zo'n tol, in dit geval voor de Blankenburgverbinding, dan is dat een mooi voorbeeld, maar het is niet de bedoeling dat we dit soort constructies overal gaan toepassen waar het belemmerend gaat werken.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik ben in de eerste plaats blij met dit antwoord; in de tweede plaats hoor ik iets waarvan ik denk: opletten. Ik sluit aan bij wat de woordvoerder van de PVV daarstraks zei: er is meer dan de Randstad; elke regio telt. Je hebt vaak gezien dat infra die aangelegd werd in de Randstad wel bekostigd werd vanuit het Rijk, maar dat als je wat wilde in Overijssel of Gelderland — ik noem bijvoorbeeld de N18 — er dan eerst halve financiering vanuit de regio moest komen. Ik wil wel graag een gelijk speelveld. Ik snap dat er veel geïnvesteerd wordt in de Randstad. Daar wonen veel mensen en wordt veel geld verdiend. Ik denk dat ik een BBB-minister niet aan hoeft te duwen op dit punt, maar ik wil graag een gelijk speelveld voor heel het land in plaats van dat je als regio buiten de Randstad de helft moet financieren om iets voor elkaar te krijgen. Ik hoop dat de minister daar ook nog positief antwoord op geeft. Nu snap ik wat de PVV-woordvoerder net zei.

Minister **Tieman**:

Ik heb één zin voor de heer Stoffer: elke regio telt. Daar zetten we een dikke streep onder. De MIRT-gelden zijn de laatste decennia voor zo'n beetje 80% geland in de Randstad. Dat is ook logisch — de MRA is goed voor een derde van het bbp — maar daar willen we echt een trendbreuk in neerzetten.

De voorzitter:

Ik zie geen verdere vragen meer. Gaat de staatssecretaris nu het stokje overnemen? Gaat uw gang.

Staatssecretaris Aartsen:

Ja, met mijn blokje algemeen. Dat van mij is gelukkig wat dunner dan dat van de minister; dat scheelt. Er waren heel veel vragen aan de minister.

De voorzitter:

Ik zit als voorzitter natuurlijk angstvallig naar de klok te kijken. We hebben tot 16.45 uur.

Staatssecretaris Aartsen:

Ik ga mijn best doen, voorzitter, al vanaf blok één: algemeen. Dank aan de leden voor dit debat. Bij het inwerken vroeg ik wat ik een beetje kon verwachten bij een commissiedebat MIRT en dat was letterlijk een rondje Nederland. Dat helpt ook met het inwerken, want dan krijg ik in de voorbereiding kaartjes te zien en krijg ik precies uitgelegd waar wat zit. Dus voor een inwerkende staatssecretaris of minister is het heel fijn om gelijk dit debat te hebben, vooral ook om te zien waar wij allemaal enorm druk mee bezig zijn. Met "wij" bedoel ik dan vooral de mensen die aan de weg, het water of het spoor aan het werk zijn om Nederland een stukje mooier te maken, in de meest letterlijke zin. We werken er elke dag hard aan om Nederland mooier te maken, bereikbaarder te maken, betrouwbaarder te maken en natuurlijk ook een stukje veiliger te maken. Het is ook een belangrijke prioriteit om het openbaar vervoer weer veilig te maken voor reizigers en medewerkers. Ik zei vorige week hier in de Kamer al dat we aan de ene kant realistisch moeten zijn, ook ten aanzien van de financiën — daar zal ik zo nog wat over zeggen — maar dat we aan de andere kant vooral willen kijken wat er wel kan en hoe we op een aantal dossiers hernieuwd perspectief gaan bieden. In dat kader zal ik zo ook nog wat zeggen over de Lelylijn.

Laat ik beginnen met dat realisme. Er zijn immers ook een aantal vragen gesteld over de financiën. Als er iemand is die al zijn leven lang te maken heeft met een krap pak, en daar wat meer ervaring mee heeft, dan is het deze staatssecretaris wel. In dat geval zijn er twee opties. De ene is wat afslanken, en in dit geval betekent dat bezuinigen, maar ik kan uit eigen ervaring zeggen dat dat pijnlijk is, en vervelend en naar kan zijn. We hebben vorige week al gesproken over de driedubbele stapeling in het openbaar vervoer: de BDU-korting, de bezuiniging op het reisproduct voor studenten — in de regio Zeeland zijn de regionale vervoersbedrijven voor 50% afhankelijk van de inkomsten uit studenten — de prijsstijgingen bij de NS en allerlei versoberingen die daar weer uit voortvloeien. Die driedubbele stapeling doet het openbaar vervoer verschrikkelijk veel pijn. Dat zie ik ook; dat doet pijn. Maar als je een ruimer pak wil, dan zul je dat moeten aanschaffen. En daar heb je geld voor nodig; zo eerlijk moeten we daarin ook zijn. Ik ben in dezen gebonden aan de Voorjaarsnota, die nog geen twee maanden geleden is vastgesteld door de vier fractievoorzitters van de vier coalitiepartijen PVV, VVD, NSC en BBB. Die hebben twee maanden geleden gezegd: deze bezuinigingen op het openbaar vervoer — die waren toen bekend — laten we staan. Met het feit dat er toen besloten is

om die bezuinigingen door te zetten, heb ik — ik ben pas twee weken staatssecretaris — gewoon te dealen.

Tegelijkertijd gaan we een spannende periode in met elkaar. Gisteren is de motie-De Hoop aangenomen, mede met steun van de PVV. Dat zijn dus wel wat wisselende signalen in twee maanden tijd richting mij als staatssecretaris. Als het gaat om de harde euro's en de tabellen krijg ik het signaal "zet de bezuinigingen door", maar als het gaat om een motie waar die harde euro's niet onder hoeven te liggen, krijg ik een ander signaal. Ik moet dat gaan wegen. Ik heb gisteren de stemverklaring van NSC en BBB gehoord — ik was zelfs hier in de Kamer — die daar ook hun zorgen over uitspraken. Er komt ongetwijfeld nog een augustusbesluitvorming met fractievoorzitters, dus ik hoop dat dat ook daarin een plekje zal krijgen.

Dan is er nog het "dreigement" — ik vind "dreigement" niet helemaal een keurig woord, want volgens mij is het vooral een uiting van zorg — van de fractie van de ChristenUnie dat zij niet zullen instemmen met de begroting Infrastructuur en Waterstaat op het moment dat de bezuinigingen op het regionaal vervoer door zullen gaan. Nogmaals, "dreigement" vind ik een beetje een vervelend woord om te gebruiken, want dan wordt het gelijk heel politiek; het is volgens mij vooral een uiting van zorg. Dus dat zal wel een puzzel gaan worden. Het feit is — maar dat hoeft ik de heer Grinwis niet uit te leggen — dat in de nieuwe systematiek van de Voorjaarsnota de Voorjaarsnota de basis voor de ontwerpbegrotingen vormt. De ontwerpbegrotingen zijn op dit moment al zo goed als klaar. Die zijn gebaseerd op de Voorjaarsnota, waarin die bezuinigingen zitten. Dus "wij als politiek", met alle partijen die ik zojuist al noemde, zullen de komende periode met betrekking tot het openbaar vervoer wel een puzzel moeten gaan leggen. Dat in reactie op de vragen over de financiële puzzel en de motie-De Hoop.

Om mijn blokje af te maken: wat kan wel? We zitten hier namelijk ook om over de langetermijninvesteringen te praten. We investeren de komende tijd 40 miljard in het openbaar vervoer, in de instandhouding van projecten op het gebied van trein, spoor en ov en in het aanleggen van nieuw spoor. Dat geldt voor meerdere regio's. We gaan ze zo meteen allemaal één voor één langslopen. Een ander blokje gaat natuurlijk over het hernieuwd perspectief. Ik zal daar bij de Lelylijn bewust op terugkomen. Ik heb daar vorige week al het een en ander over gezegd. Wij zullen die handschoen echt oppakken, voor wat betreft onze verantwoordelijkheid richting het noorden in het algemeen en Friesland in het bijzonder. Ik zal daar bij de Lelylijn misschien nog even apart op terugkomen.

Voorzitter. Dan zijn er nog een paar kleine vragen gesteld in het algemene blok. De heer De Hoop vroeg mij in verband met de ov-infrastructuur of het niet goedkoper is om rondom de ov-knooppunten te bouwen. Op zichzelf hoeft dat niet altijd goedkoper te zijn. Die ov-infrastructuur ligt niet meer midden in een weiland. Daar ligt vaak al bebouwing omheen. Dan heb je het over binnenstedelijk bouwen. Daar heb je inpassingsmogelijkheden voor nodig, dus dat is niet automatisch goedkoper. Wel moet je bij woningbouw goed kijken waar bestaande ov-knooppunten liggen en of je daar niet slim op kunt inspelen om die verschillende modaliteiten mogelijk te maken. Wat dat betreft ziet het kabinet openbaar vervoer en asphalt als complementair en hoeven deze niet tegenover elkaar te staan. Ik denk dat het aan mensen zelf is om daarin een keuze te maken. Laten we proberen beide zaken goed te regelen; dat is ook goed voor de mensen zelf.

De heer Bamenga vroeg mij iets over het ontsluiten van de woningbouw en welk geld daarvoor beschikbaar is. Die 2,5 miljard extra voor de woningbouw hebben we daarvoor genomen. We proberen dat ook heel bewust binnen het Mobiliteitsfonds te bekijken en daarbij een koppeling te maken met extra criteria, zodat je met die investeringen ook echt woningen gaat bouwen. Een van de criteria is, geloof ik, dat er een maximumbedrag per woning moet zijn, zodat je ook echt die woningbouwopgave omhoog krijgt op basis van die investeringen. Daarbij zeg je dat het Mobiliteitsfonds bedoeld is voor nationale projecten. Daar waar je echt snel veel woningen kunt realiseren, hebben we binnen het Mobiliteitsfonds die WoMo-gelden als een apart hokje daarvoor beschikbaar gesteld.

Dan de vragen van de heren Bamenga en Grinwis over hoeveel geld we nou in totaal nodig hebben om alle projecten mogelijk te maken. Ik weet niet of de vragen van de heren Bamenga en Grinwis zelf komen of misschien wel van hun verkiezingsprogramma commissies. Dat zou natuurlijk ook nog kunnen. De heer Grinwis vroeg daar net ook al naar. Het is natuurlijk heel moeilijk om te zeggen hoeveel geld je zou willen hebben voor alles, maar we hebben bij de vorige formatie in ieder geval een eerste inschatting gemaakt. Toen was het 35 miljard voor alle issues. Misschien mag ik de vraag van de heer Grinwis van zonet aan de minister samenvatten. Als hij zegt "maak daar nou een update van en verstuur die nou", dan zouden we dat kunnen toezeggen, maar dan is wel even de vraag wanneer dat dan zou moeten. Dan zeggen we: we geven even een updateje van die 35 miljard die we bij de vorige formatie hebben gestuurd, zodat dat misschien ook meegenomen kan worden in de verkiezingsprogramma's. Dat kan ik bij dezen toezeggen. Dat zal dan in de zomer worden toegestuurd.

De voorzitter:

Ik ga eerst even aan de staatssecretaris vragen of hij klaar is met zijn blokje.

Staatssecretaris Aartsen:

Ja.

De voorzitter:

Hij is klaar met zijn blokje. Kijk eens aan. Dan mag u het woord voeren, meneer Grinwis.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Even heel precies: voor welke datum is dat dan? 23 juli is de deadline om de programma's in te leveren bij het Centraal Planbureau, dus graag voor 23 juli en het liefst een week daarvoor, zodat het verwerkt kan worden.

De voorzitter:

U bent wel heel veeleisend, zeg.

Staatssecretaris Aartsen:

Dat kunnen we toezeggen, een week voor de 23ste. Daarbij zeg ik wel dat het wel even een objectief, niet-politiek overzicht is. Ik denk dat het wel belangrijk is om dat even te zeggen. We kunnen dat objectief aanleveren als daar behoefte aan is. We proberen dat ruim voor de 23ste te doen.

De voorzitter:

Dat is prima. Een objectieve aanlevering is prima. Ik kijk even rond of dit blokje vragen oplevert. Ik zie dat er geen behoefte aan is. Ik denk dat u elkaar afwisselt. Dat is het geval. Nogmaals het verzoek om kort en bondig te zijn in de beantwoording. Ik geef de minister het woord.

Minister Tieman:

Dank u wel, voorzitter. Kort en bondig. De beredeneerlijn voor de regio Noord. Het gaat om een stukje realisme. Wat doen we wel? Het gaat ook om hernieuwd perspectief. Daarna ga ik in op de gestelde vragen.

Stikstof en capaciteit belemmeren op dit moment de voortgang van de planuitwerking N33 Midden. Dat betreft Zuidbroek - Appingedam. Over de herstart worden op dit moment gesprekken gevoerd met de provincie Groningen. Wat doen we wel? De A7 zuidelijke ringweg Groningen is onlangs opengesteld. Het MIRT-onderzoek N33 Noord Appingedam - Eemshaven loopt.

Dan een stukje hernieuwd perspectief. We hebben onlangs de verkenning bereikbaarheid Ameland opgestart. Met de Voorjaarsnota is extra budget vrijgemaakt voor de sluis van Kornwerderzand. Hiermee wordt onderzocht of de vergroting van de sluis of de verdieping van het kanaal mogelijk is.

Dan ga ik naar een vraag van de heer Van Dijk. Wat is de status van het project Kornwerderzand? Het aanvullende budget voor de sluis bij Kornwerderzand is toegevoegd aan de reservering voor het project. Naar aanleiding van de nieuwe inzichten en de extra middelen zijn de provincie Friesland en het Rijk in overleg over het vervolg van het project. Onderdeel van het gesprek zijn de gevolgen voor de huidige bestuursovereenkomst.

Dan ga ik naar de vraag van de heer Pierik over Groningen Airport Eelde, afgekort GAE. Vanuit het Mobiliteitsfonds stel ik naar aanleiding van het amendement uit 2023 van de heren Koerhuis en Van der Molen, voormalige Tweede Kamerleden, en het amendement uit 2024 van het lid Peter de Groot in totaal 13 miljoen euro beschikbaar voor de landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven. Deze rijksbijdrage wordt ingezet voor de realisatie van de verkeersveiligheid van de ontsluitingsweg naar de nabijgelegen N-weg, een verkeersveilige rotonde voor het nieuwe businesspark Bravo, als ook de aanleg van een openbaarvervoerhub. Tijdens het BO MIRT van 2024 hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over de besteding van de eerste 6,5 miljoen euro. Het streven is om tijdens het BO MIRT van 2025 afspraken te maken over de overige 6,5 miljoen.

De heer Pierik vroeg of ik toelichting kan geven op de plannen voor de N33. Voor de N33 Noord tussen Appingedam en Eemshaven wordt samen met de regio op dit moment een MIRT-onderzoek uitgevoerd. Naar verwachting zal dit eind dit jaar afgerond zijn. Ik kan niet vooruitlopen op de uitkomsten hiervan. Het streven is om tijdens het BO MIRT dit najaar verdere afspraken over een doorstart te kunnen maken.

De heer Grinwis vroeg: hoe staat het met de tijdelijke fietsbruggen van de Afsluitdijk? Rijkswaterstaat heeft een eerste haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd naar de plaatsing van tijdelijke fietsbruggen. Technisch blijkt het mogelijk om tijdelijke bruggen te plaatsen, maar het vraagt ook nog wel wat nader onderzoek, waarbij ook gekeken wordt naar de kosten voor het plaatsen van de bruggen en de tijdsduur. Dit onderzoek wordt op dit

moment uitgevoerd. De resultaten verwacht ik voor het einde van het jaar met u te kunnen delen.

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik kijk even, maar ik zie geen handen voor het stellen van een vraag. Neemt de staatssecretaris het volgende blok? Dat is het blokje ...

Staatssecretaris Aartsen:

Dat is het blokje Noord, maar dan met de trein. Goed om bij Noord te beginnen. Dat heb ik zelf ook gedaan vorige week bij mijn eerste werkbezoek aan Fryslân, juist in het kader van de Lelylijn. Daar is namelijk al veel over gezegd. Ik heb daar vorige week ook al wat over gezegd. Ik denk dat het verstandig was om daar als eerste een bezoek aan te brengen, om het Noorden ook de aandacht te geven die het verdient, wat mij betreft. Ik denk namelijk dat we eerlijk moeten zijn. De schuif van de gelden van de Lelylijn naar een pakket aan zaken, zoals de Nedersaksenlijn, de flessenhals en nog een aantal andere dingen, is gewoon heel zwaar gevallen in het Noorden in het algemeen en in Friesland in het bijzonder. Ik ben daar vorige week naartoe gegaan. Het heeft daar schade aangericht. Ik denk dat we daar gewoon eerlijk in moeten zijn. Je kunt inhoudelijk met elkaar van opvatting verschillen en wij moeten hier altijd keuzes maken in de MIRT-systematiek, maar we hebben wel altijd geprobeerd om dat te doen op een manier die in ieder geval recht doet aan elkaars bestuurlijke rollen. Ik denk dat de nachtelijke besluitvorming — daar hebben meer mensen al wat over gezegd — gewoon niet goed is geweest, niet de schoonheidsprijs verdient en daar schade heeft aangericht.

Aan ons nu de taak om dat te herstellen. Ik noemde dat ook "het schaderapport". Vorige week heb ik eens gekeken wat de schade is en is het schaderapport opgemaakt. Ik heb vooral ook gesproken over hoe we nu kunnen gaan bouwen aan hernieuwd perspectief. Ik denk dat daarin echt de crux voor de toekomst zit. Ik denk dat de schuif die heeft plaatsgevonden, past in de trend waarin we zeggen: laten we niet zozeer het geld wegzetten op een plek, maar laten we ook bekijken wat er wél kan en wat we materieel mogelijk kunnen maken. Ik denk dat het verstandig is om dat nu zo te houden, zodat we op de Nedersaksenlijn, de flessenhals Meppel en nog een aantal andere projecten stappen kunnen zetten. Maar ik vind dat we wel een verantwoordelijkheid hebben om wat betreft de Lelylijn te bekijken hoe we nu wel vooruit kunnen.

Ik zei vorige week al: dit is zo'n project dat raakt aan de kernvraag in hoeverre het MIRT nou geschikt is voor dit soort grote stuwende structuurprojecten, die veel geld kosten en die misschien wat minder goed uit de harde kosten-batenanalyse die we toepassen, komen, en die gewoon heel veel geld vragen. Het gaat om minstens 10 miljard om die 75% aan te raken. Die 75% is wel de kurk waarop het MIRT drijft. Als je dat gaat aanpassen, gaan we dat straks bij alle projecten doen en dan komt dat hele MIRT vol te zitten met allemaal verkenningen zonder dat we nou daadwerkelijk zicht hebben op financiering. Ik zou het dus ook niet zozeer in dat MIRT willen zoeken. Ik heb gesprekken gevoerd. We hebben natuurlijk het masterplan. Ik zal zo iets zeggen over de timing.

Maar ik heb ook het volgende gezegd. Eigenlijk kwam het idee uit Friesland zelf, van de gedeputeerde — ere wie ere toekomt — die zei: kunnen we nou niet een gezaghebbend

persoon aanstellen om te zoeken naar andere alternatieve financieringen om die Lelylijn te versnellen? In de bestaande systematiek gaat dat namelijk heel ingewikkeld worden. Ik heb vorige week toegezegd, en dat doe ik hier nogmaals, dat we die persoon gaan aanstellen. Op dit moment lopen al de eerste gesprekken met de regio. We willen ook bekijken of we Flevoland daarbij kunnen betrekken. We vragen hen: wat zou zo'n persoon moeten kunnen en wat zou de taakomschrijving daarvan moeten zijn? We bekijken of we op een slimme manier wat alternatieve financiering mogelijk kunnen maken, zodat er eindelijk weer een beetje zicht komt op hernieuwd perspectief. Want het simpelweg in de MIRT laten staan, wordt gewoon heel ingewikkeld. Ik vind niet dat we valse hoop moeten geven. Een demissionair kabinet gaat niet 10 miljard uittrekken. Ik denk dat we er ook eerlijk over moeten zijn dat een formatieperiode ook niet een totaalbedrag van 10 miljard in één keer gaat opleveren om bij die 75% uit te komen. Dat wilde ik in het algemeen zeggen over de Lelylijn.

Dan heb ik ook de vraag van de heer Grinwis behandeld over die 75%-regel. Die zouden wij willen vasthouden voor het MIRT, omdat dat wel verstandig is, maar voor dit soort grote structuurprojecten moeten we dat toch op een andere manier bekijken, denk ik. De minister heeft al toegezegd om dat in het algemene onderzoek te doen, maar voor de Lelylijn gaan we dus een gezaghebbend persoon aanstellen om te zoeken naar alternatieve financiering.

Volgens mij heb ik daarmee alle vragen over de Lelylijn gehad. Misschien nog iets over de tijdlijn van het masterplan. Dat uiterlijk in de zomer van 2026 doen, wordt misschien wel heel spannend. Zoals het er nu naar uit ziet, lukt het ons om in ieder geval de eerste fase van het masterplan aan het eind van dit jaar af te ronden. In januari 2026 wordt dat gepresenteerd. Maar voor de tweede fase hebben we toch echt even wat meer tijd nodig. We moeten samen met de regio bekijken hoe we dat doen.

Volgens mij heb ik daarmee alle vragen beantwoord.

De **voorzitter**:

Kijk eens aan.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Sorry, alle vragen over de Lelylijn, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik zou zeker Flevoland erbij betrekken, maar wie ben ik. Mevrouw Vedder was eerst.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Laten we eerst dit blokje Lelylijn even doen. Ik heb nog vragen over de Nedersaksenlijn en nog algemene vragen.

De **voorzitter**:

Doe eerst de Lelylijn eventjes, anders zijn we straks het spoor bijster.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Eens.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ten eerste dank aan de staatssecretaris voor wat hij net heeft gezegd over de schade die is toegebracht. Ik denk dat het voor de eerste stap van herstel daarvan heel belangrijk is dat de staatssecretaris transparant en eerlijk erover is dat dit gebeurd is en dat hij zich wil inzetten om dit te herstellen. Als noorderling doet het mij heel erg goed om dat te horen. Ook als Kamerlid ben ik namelijk geschrokken van de gang van zaken. Ik ben heel erg benieuwd naar die persoon die op zoek gaat naar financiering. O, ik krijg de bal meteen terug! Dat was eigenlijk niet de bedoeling. Nou, wie weet, ik zal er eens over nadenken. Mijn vraag was eigenlijk: wanneer weten we daar meer over?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Hij of zij moet starten voor 29 oktober, dus dat scheelt.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Zie, dan kan het gelukkig al niet. Ik wilde vooral het volgende zeggen. Ik denk dat het Noorden heel goed begrijpt dat niet in één keer die 11 of 13 miljard, wat het ook zijn moge, klaarligt. Daar zijn noorderlingen namelijk nuchter genoeg voor. Dat was natuurlijk ook de reden dat we aan het sparen waren in de vorige kabinetsperiodes. Ik denk dat de regio vooral heel graag wil weten: wanneer krijgen we zicht op hoe dat plan er dan uitziet? Weten we of we daar heel veel tijd voor nodig hebben?

Tot slot zou ik het volgende willen meegeven. Ik ben ook blij met wat de staatssecretaris zei over de harde MKBA-analyses en dat een Lelylijn daar misschien niet zo lekker uitkomt. Door de Romeinen zijn 2.000 jaar geleden wegen neergelegd. Zij bestaan allang niet meer, maar de steden die daaraan liggen, profiteren daar nu, op dit moment, nog steeds van in hun welvaart. Ik denk dat we de Lelylijn ook op die manier moeten bekijken.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Eens. Ik denk dat dit ook een mooie casus is om eens buiten de paden van het MIRT te bekijken. Ik denk dat het MIRT goed functioneert voor 90% van de projecten, maar voor die 10% hebben we toch een wat ander type systematiek nodig. We hebben natuurlijk al het bredere onderzoek, maar het zou mooi zijn als we dit als casus eens eruit kunnen lichten, zo van: ga nou eens op zoek naar hernieuwd perspectief voor hoe we dit mogelijk kunnen maken. Dus we hopen snel, in elk geval voor Prinsjesdag, die persoon in combinatie met de opdracht samen met de regio te kunnen presenteren, zodat we eindelijk ergens naar uit kunnen kijken in plaats van steeds terug te kijken.

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

Dank aan de staatssecretaris. Ik zou wel met de staatssecretaris een beetje door willen denken over hoe hij dan het gevoel heeft dat buiten die MIRT-systematiek om die Lelylijn en soortgelijke investeringen wel een plek kunnen krijgen. Ik moest zelf een beetje terugdenken aan het Fonds Economische Structuurversterking, dat er in de jaren negentig was. We zijn allemaal niet zo heel blij meer met hoe het geld destijds werd opgehaald, omdat het uit het aardgas gehaald werd. Er werd ongeveer 14 miljard opgehaald. Dat is een soortgelijk bedrag als dat je voor de Lelylijn nodig hebt. Daar werden toen de hsl en de Betuwelijn mee aangelegd. Het idee daarachter was economische structuurversterking. Het zat niet alleen bij het ministerie van IenW, maar ook bij de ministeries van EZ en Financiën. Ik denk dat zo'n soort systematiek opnieuw bedacht moet worden voor een Lelylijn, een soort toekomstfonds voor infrastructurele versterkingen. Ik hoop dat de staatssecretaris deze gesprekken niet alleen op zijn eigen

ministerie voert, maar juist ook op het ministerie van Financiën en op het ministerie van Economische Zaken, dat hij zelf als voormalig woordvoerder goed kent. Ik ben benieuwd hoe de staatssecretaris naar dit soort dingen kijkt. Hoe trek je dit net iets boven het niveau uit van alleen IenW? Hoe kijk je meer naar economische structuurversterking? Zou je daarvoor een soort toekomstfonds op kunnen richten?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik denk dat dat goede suggesties zijn, die allereerst meegenomen zouden moeten worden in ... Nogmaals, er lopen nu best wel veel dingen. Het ministerie van VRO heeft het een en ander lopen. Wij kijken zelf naar die typen financiering. We hebben het Masterplan Lelylijn. Daar komt nu de perspectiefverkenner bovenop, om dat te versnellen. Er vinden nu allerlei gesprekken plaats. Ik denk dat het sowieso goed is om eens even strategisch met elkaar na te denken over hoe we de infrastructuur gaan financieren. Zijn er ook creatieve andere vormen mogelijk? Juist in het economische hoekje waar ik vandaan kom, is het heel ongebruikelijk dat alleen de overheid dingen financiert. Ook semipublieke of semiprivate partijen, die een wat langere horizon hebben, doen dat. Daar moeten we ook eens even goed over nadenken.

Crowdfinanciering is ook nog een optie. We hebben ook allerlei ideeën over hoe je dat kunt doen. We zitten hier slechts twee weken, maar we hebben zelf nu al wat ideeën. Ik denk dat het voor de komende periode ook wel interessant is om te kijken hoe we dat mogelijk maken, zonder hier gelijk valse hoop te geven voor een aantal zaken. Dat willen we ook wel voorkomen. Maar perspectief bieden valt hier ook onder. Dat kan namelijk ook betekenen dat er op een andere manier financiering wordt georganiseerd.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Complimenten voor de staatssecretaris, omdat hij gewoon in ronde woorden de pijn in het Noorden benoemt, in het bijzonder in de provincie Friesland. Dat is goed, denk ik. Dat is inderdaad het begin van herstel. Vervolgens moet er natuurlijk boter bij de vis. Daarop zei de staatssecretaris welwillend dat hij mijn punt begrijpt dat het lastig is met grote projecten en dat we in de huidige schaarste zomaar geneigd zijn om de korte termijn te laten prevaleren boven de langeretermijnprojecten. Want grote projecten strekken zich uit over meerdere jaren. Tegelijkertijd neemt hij daarmee wel heel snel afscheid van de MIRT-systematiek. Hij zegt dit een beetje "buiten haken". Maar je wilt ook zekerheid. Hoe organiseer je dat dan? Ik had liever gezien dat er binnen de MIRT-systematiek wordt gezegd dat voor projecten tot, zeg, 2,5 miljard 75% geldt en dat we daarboven uitgaan van langere periodes. Dan zijn we ook bereid om de jaarschijven die nog niet in de begroting zitten, erbij te betrekken en kunnen we spelen met het percentage. Waarom wordt daar niet nog eens goed naar gekeken? Want als ik over de duim naar de 2,5 miljardgrens kijk, dan gaat het op dit moment over drie projecten in het MIRT-projectenboek: de Noord/Zuidlijn, de Merwedelijn en de Lelylijn. Dus het is een vrij overzichtelijke hoeveelheid. Dat zijn precies de drie wat grotere projecten waar je wel verder aan wilt werken en die niet steeds een soort van on hold moeten staan tot sint-juttemis. Bij de Lelylijn is dat inmiddels al het geval.

Staatssecretaris **Aartsen**:

De reden waarom ik die boot afhield ... Theoretisch klopt het verhaal van de heer Grinwis. Er komt ieder jaar een plakje bij in het Mobiliteitsfonds, dus dan kun je dat geld mooi daarvoor beleggen, ware het niet dat er natuurlijk enorme problemen zijn met de financiering van het Mobiliteitsfonds. Er zit op zichzelf een chronisch tekort in, in het bijzonder in de instandhouding. Dus de jaarschijven die wij er volgend jaar bij krijgen,

gaan linea recta in wat we nu al hebben lopen. De goede financiële situatie die we nu rijksbreed hebben, namelijk niet te veel op de pof leven en niet te veel schulden vooruit hebben, staat wat in contrast met hoe we het Mobiliteitsfonds beheren, want daar gaat het geld dat volgend jaar beschikbaar komt, gelijk naar de lopende zaken van nu. Daar hebben we al een aantal keren onze zorgen over uitgesproken. Dat zullen we blijven doen. Dus dan vind ik het ook spannend om voor grote projecten die 75% los te laten, want er komt niet steeds nieuw geld. Het nieuwe geld dat we beschikbaar krijgen voor het Mobiliteitsfonds, gaat naar bestaande uitdagingen. Dat vind ik in de praktijk ook gewoon spannend. Daarom zeggen wij: laten we op een andere manier proberen perspectief te zoeken.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik ga verder, maar wel met een winstwaarschuwing, want wij hebben nog iets minder dan twee uur.

Staatssecretaris Aartsen:

Ik ga snel nog de laatste projecten uit Noord doen, voorzitter. Die ga ik proberen versneld te doen. De heer Van Dijk vroeg mij of het gaat lukken om de MIRT-verkenning voor de Nedersaksenlijn te starten voor Prinsjesdag. Ja, op voorwaarde dat de Tweede Kamer morgen instemt met de suppletoire begroting IenW. Die ligt morgen voor bij u. En ook de Eerste Kamer moet dat dan doen. Dat zal volgende week zijn. Als dat niet zo is, heb ik technisch gezien die gelden niet en kan ik ook mijn handtekening niet zetten. Dus dat is wel even een belangrijke winstwaarschuwing. Als we de gelden wel krijgen, is het de bedoeling dat we de startbeslissing samen met de regio zo spoedig mogelijk, het liefst voor Prinsjesdag, nemen.

De heer Van Dijk vroeg of we met de 100 miljoen extra echt alles kunnen oplossen bij de flessenhals Meppel. Nee, niet alles, maar we kunnen wel veel oplossen met dit geld. We kunnen niet alle problemen oplossen. Daarbij gaat het vooral over de frequentie, vooral met betrekking tot de overwegen tussen Zwolle en Groningen. Daar kijken we nog naar. Maar we kunnen zeker een enorme stap zetten. In het BO MIRT gaan we nog in gesprek met de regio over cofinanciering.

Dan de planning van dit project. Ik heb u al toegezegd dat ik nog een brief zal sturen over het traject Zwolle - Meppel.

Dan een vraag van mevrouw Veltman over de aanpak: kunnen ook andere vervoerders dan NS hierover heen rijden? We kijken nu vooral naar een verbetering van de huidige robuustheid en niet zozeer naar uitbreiding van capaciteit. Op dit moment wordt nog onderzocht wat er nodig is om op de langere termijn ook extra treinen over dat spoor te laten rijden. Maar het uitgangspunt is wel de bestaande situatie.

Mevrouw Vedder vroeg mij nog of we niet meer geld moeten investeren in het doorfietsroutenetwerk, zoals de Hunebed Bikeway. Op dit moment heb ik structureel 6 miljoen euro om hierin te investeren. Dat loopt. Voor 2027 komt er ook nog eens een tranche bij van 24 miljoen, juist voor dit soort netwerken. We zijn nu dus al volle bak bezig met het investeren in goede fietsverbindingen.

Dat was het blokje Noord, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk even rond. Ik zag mevrouw Veltman haar hand opsteken. Ga uw gang.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik heb specifiek een vraag over het knooppunt bij Meppel. Fijn dat er nu voortvarend aan de slag kan worden gegaan en de eerste stappen gezet kunnen worden. De staatssecretaris zegt dat we nu het huidige gaan verbeteren, dat het gaat om de huidige robuustheid en dat er voor de langere termijn weer nieuwe dingen aan de orde zijn. Maar mijn vraag is of deze staatssecretaris zich er alsjeblieft eens in wil verdiepen of het juist met het oog op het verbeteren van de huidige situatie en de stappen die we nu gaan zetten, niet mogelijk zou zijn om met meer en andere vervoerders te rijden. Er staan daar iedere dag weer zo veel reizigers op het perron die behoefte hebben aan meer treinen en meer verbindingen. Ik gun het de reizigers van en naar het Noorden zo.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik wilde alleen even duidelijk maken dat we natuurlijk geen nieuwe spoorverbinding aanleggen. We gaan wel iets uitbreiden in capaciteit. We kunnen in dat onderzoek wel even kijken of we dit soort dingen kunnen meenemen. Dat kan ik wel toezeggen.

De **voorzitter**:

Een toezegging op dit punt. Dan is de minister weer aan de beurt, met volgens mij het blokje ...

Minister **Tieman**:

Noordwest-Nederland. Realisme. Gepauzeerd zijn vijf projecten: A1/A28 knooppunt Hoevelaken, de Noordelijke Randweg Utrecht, A7/A8 Amsterdam - Hoorn, A6 Almere Oostvaarders - Lelystad en de Vaarweg IJsselmeer-Meppel. Het project Zuidasdok kent een forse budgetspanning.

Wat doen we wel? We werken aan de realisatie van het project A9 Badhoevedorp - Holendrecht. Hernieuwd perspectief: we stellen op dit moment een plan van aanpak op voor een opgedeelde en gefaseerde aanpak van het project A1/A28 knooppunt Hoevelaken, in combinatie met het voorkeursalternatief A1/A30 Barneveld. Eind 2025 willen we de gepauzeerde MIRT-verkenning A27 Zeewolde - Eemnes herstarten.

Dan ga ik naar de specifieke vragen. De heer Bamenga en de heer Van Dijk hadden een vraag over Amelisweerd. Het tracébesluit voor de A27 Ring Utrecht is vastgesteld en ligt op dit moment bij de Raad van State. Het is nu aan de rechter om een oordeel te vellen. De Raad van State heeft om nadere informatie gevraagd. Hier wordt op dit moment aan gewerkt. Het overleg met de regio loopt. Er was ook een overleg gepland tussen mijn voorganger en de regiobestuurders. Daar ga ik alsnog zeker invulling aan geven. Ik ga daar dus op af. Dat kon helaas niet doorgaan door de val van het kabinet en het wordt dus opnieuw ingepland.

Dan Hoevelaken. Verschillende fracties hebben opmerkingen gemaakt over het plan van aanpak voor het knooppunt Hoevelaken, over de prioriteit, de planning en het vaart maken. Ik wil daarop ingaan. De nut en de noodzaak van de aanpak Hoevelaken is ook mij duidelijk. Juist daarom heb ik onderzocht of het project opgedeeld kan worden in fases, gefaseerd. Samen met de regio zie ik de meerwaarde van de opgedeelde aanpak

van het knooppunt Hoevelaken. Ik kan echter op dit moment nog geen concrete datum noemen voor de realisatie. Wel werk ik samen met de regio aan een plan van aanpak, met daarin te nemen stappen om de opgedeelde aanpak van Hoevelaken mogelijk te maken. Besluitvorming over dit plan van aanpak is voorzien in het BO MIRT 2025. De heer Stoffer en mevrouw Vedder hadden ook vragen ten aanzien van Hoevelaken. Ik houd het even bij de bewoordingen van daarnet, dat het plan van aanpak is voorzien voor het BO MIRT 2005.

Mevrouw Vedder: Lelystad, Almere, Lelylijn. Even kijken of dat wel helemaal goed gaat. Wat krijgt Flevoland daarvoor terug? Het kabinet heeft met de voorjaarsbesluitvorming over het Mobiliteitsfonds 200 miljoen euro gereserveerd voor de herstart van de verkenning A27 Zeewolde - Eemnes. Ik ben met de regio in gesprek over hoe gezamenlijk de opgaven voor stikstof, capaciteit en middelen kunnen worden opgepakt om de verbreding van de A6 tussen Almere en Lelystad zo snel mogelijk te laten plaatsvinden.

De heer Pierik vroeg om een toelichting ten aanzien van de infrastructuurprojecten en hoe dan de regio's daarbij betrokken worden. Voor de N9 geldt dat er op dit moment geen prioritaire capaciteitsknelpunten zijn die een grootschalige investering van het Rijk rechtvaardigen, daar een opwaardering van de N9 loopt en er op dit moment geen studie is. Wel worden vanuit de 200 miljoen euro voor verkeersveiligheid op rijks-N-wegen voor 4 miljoen euro maatregelen getroffen op de N9, waaronder een ongelijkvloerse turbotronc bij Kogendijk. Deze maatregel wordt in goed overleg met diverse regionale partijen nader uitgewerkt. In 2024 zijn de oversteekplaatsen bij Sint Maartensvlotbrug en Burgervlotbrug veilig ingericht.

De heer Pierik vroeg naar kleine infrastructuur, naar wat voor plan er is met de Ketelbrug. Voor de Ketelbrug zijn er op dit moment geen plannen. De regio kan vragen over kleinere infra onder andere inbrengen in het regionale verkeers- en vervoersberaad.

De heer Pierik vroeg: is de minister het eens met de BBB-fractie dat een goede benutting van de doorstroming van belangrijke wegen bij bruggen als de Ketelbrug en de Haringvlietbrug niet beperkt mag worden in de spitsuren als gevolg van oponthoud door de recreatievaart? Rijkswaterstaat streeft per brug naar een zo vlot en veilige mogelijke doorvaart van de vaarweg en naar doorstroming op de wegen. Hierbij wordt rekening gehouden met het aanbod van de scheepvaart en de drukte op de weg. Het streven is de bruggen zo te bedienen dat zowel de vaarweg als de weg optimaal kan doorstromen. Dat is even het antwoord.

De heer Grinwis vroeg naar de A15, de A27, de A2, de A28 en knooppunt Hoevelaken, de motie om het in fasen op te knippen. Daar heb ik net het een en ander over toegelicht. Voor andere projecten wordt de mogelijkheid tot het opdelen en faseren de komende periode nader uitgewerkt.

Ik wil toch nog heel even terugkomen op de vaarwegrecreatie. Ik ga nog even specifiek kijken wat kan binnen de wet, om dat geconsolideerd te doen voor de recreatie, maar natuurlijk ook voor de weggebruiker, om die balans wat beter te zoeken. Geeft u mij nog heel even de tijd daarvoor.

De **voorzitter**:

Dit blokje roept wel een drietal interrupties op. Ik begin met mevrouw Vedder, vervolgend de heer Stoffer en dan de heer Bamenga, en misschien wel meer.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ik heb een vraag over Hoevelaken. En over de Haringvlietbrug. Die kwam net voorbij, maar nog niet het antwoord op mijn vragen. Is dat dit blokje of is dat een ander blokje? Ik wacht even af wat de minister zegt.

De **voorzitter**:

Die komt in het blokje over de regio Zuidwest.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Dan wacht ik daar nog even mee, voorzitter.

Ik had wat betreft knooppunt Hoevelaken ook nog gevraagd hoe het staat met het projectteam dat is opgestart naar aanleiding van een recente motie van meerdere partijen in de Kamer en of de demissionaire status van dit kabinet nog effect heeft op de voortgang van het traject. Ik snap, net als de regio denk ik, dat de minister nog niet kan zeggen wanneer we gaan beginnen met het aanpakken van knooppunt Hoevelaken, maar ik zou toch graag wat meer willen weten over het proces tussen nu en hoe we daar dan komen ooit.

Minister **Tieman**:

Daar kom ik in de tweede termijn op terug.

De heer **Stoffer** (SGP):

Over datzelfde knooppunt Hoevelaken. Ik heb me altijd afgevraagd — daar heb ik nooit echt goed antwoord op gekregen van de voorvoorganger van deze minister — waarom dit project nu ooit bij die zeventien projecten hoorde die buiten de boot vielen. Toch was er net weer iets waarvan ik dacht "daar kan het mee te maken hebben", namelijk dat dit onder de regio Noordwest valt. Als je vanuit je gevoel naar Hoevelaken kijkt, denk je: dat hoort bij de regio Oost. Daar zou natuurlijk best iets kunnen zitten. Als je in Amsterdam woont of in Utrecht, ga je 's morgens meestal ergens in het westen wat doen en kom je niet langs Hoevelaken. Misschien staat het daardoor wel minder op beeld, maar bij ons in de Kamer gelukkig allemaal volop. We hebben ons daar, denk ik, Kamerbreed, VVD, NSC, BBB en ongeveer iedereen die hier zit, druk over gemaakt. Ik denk dat de minister ook niet anders wil. Dus zet erop door, minister. Als u de Kamer op de een of andere manier tevreden wilt stellen, dan moet u dit volgens mij doen. Mijn vraag ging concreet over dat er al overeenstemming was over de eerste fase en of de minister daar voortvarend mee aan de slag gaat. Dat hoeft alleen maar ja te zijn. Dan is het eigenlijk al genoeg.

De **voorzitter**:

Gezien de lengte van de vergadering zou ja of nee mooi zijn, maar ik wacht op het antwoord van de minister.

Minister **Tieman**:

Ja. We zijn er voortvarend mee aan de slag. Het plan van aanpak, de besluitvorming daarover, is voorzien voor het BO MIRT 2025.

De heer **Stoffer** (SGP):
Dit wordt mijn laatste hè, voorzitter.

De **voorzitter**:
Ja, helaas wel.

De heer **Stoffer** (SGP):
Het is niet anders. Hoevelaken is mij altijd heel veel waard. Ik zie zelfs aan de overkant iemand zitten met wie ik vroeger in mijn ambtelijke tijd samen nog hard aan Hoevelaken hebt gewerkt, dus dat motiveert me extra. Dat aan de slag zijn, betekent ook concreet dat die schop binnenkort in de grond gaat. Gaat er ook echt fysiek wat gebeuren? Want op papier hebben we natuurlijk al heel veel gedaan, is er ontzettend veel gelukt. Ik snap dat de minister er net zit, maar ik hoop dat hij antwoord kan geven op de vraag wanneer er nu dadelijk echt buiten fysiek wat gaat gebeuren en wanneer er ook iets is afgerond.

De **voorzitter**:
Er ligt al zo veel papier. Daar zou je een bijna een fundatie van kunnen maken. Het lijken wel staalslakken.

Minister **Tieman**:
Ik ga toch een antwoord geven dat u en een breder publiek misschien niet helemaal zint, meneer Stoffer. Ik kan op dit moment geen concrete datum noemen voor die realisatie.

De **voorzitter**:
Hij wordt vast en zeker zo opgepakt. Meneer Bamenga, u had ook een interruptie op dit onderwerp.

De heer **Bamenga** (D66):
Jazeker. Dank voor de antwoorden van de minister. Ik had een vraag over Amelisweerd. Volgens mij ging de minister daarop in. Er ligt natuurlijk een alternatief vanuit de regio. Ik wilde eigenlijk graag weten hoe de minister tegen het alternatief aankijkt, want daar heb ik hem niet over gehoord. Ik hoorde wel een procesantwoord, maar niet een inhoudelijk antwoord over hoe de minister kijkt naar het alternatief.

De **voorzitter**:
De minister, kort en bondig graag.

Minister **Tieman**:
Ik heb me daar nog onvoldoende in kunnen verdiepen. Dat is het eerlijke antwoord. Ik ga daar langs. Ik zorg dat het dan gebeurd is. Ik krijg op dit moment ook signalen dat dat niet geheel voldoet, niet voldoet. Daar ga ik het fijne nog over uitzoeken. Dat is even het eerlijke antwoord, meneer Bamenga.

De **voorzitter**:
De heer Bamenga, voor een tweede.

De heer **Bamenga** (D66):
Ja, dank u wel. Heel fijn dat u zich erin wilt verdiepen. Ik ben er zelf vorige week geweest en ik kan niet anders zeggen dan dat het ontzettend indrukwekkend is als je

daar bent, als je het natuurgebied ook echt ziet en ziet wat er eigenlijk op het spel staat, wat eventueel verbroken kan worden, vernietigd kan worden. Dus ik hoop dat de minister daarnaartoe gaat en in gesprek gaat met de regio, want het scheelt ook heel veel miljoenen of het kan ieder geval ook heel veel miljoenen besparen als met het alternatieve plan aan de slag wordt gegaan. Ik hoop dat de minister naar die plekken toe gaat en net zo onder de indruk kan zijn als ik was, en daardoor ook het belang ziet van de regio om niet daarin in te grijpen met het tracébesluit en juist aan de slag te gaan met het alternatieve plan. En misschien wil de minister aangeven wanneer hij van plan is om daarnaartoe te gaan.

Minister Tieman:

Wanneer mijn agenda het toelaat, ga ik daar ruimte voor maken. Wat dat betreft gaan we gewoon door; de winkel is open. We doen het zo spoedig mogelijk.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik ga er toch ook een interruptie aan verbranden, omdat ik hier ook naar gevraagd had en omdat ik er echt aan hecht dat we hier zo spoedig mogelijk een duiding bij krijgen. Deze Kamer zit daar bovenop. Het geplande bestuurlijke gesprek is al afgezegd. We hebben gehoord dat de minister er snel heen gaat. Ik zou graag de toezegging willen van deze minister dat hij in ieder geval nog voor Prinsjesdag erheen gaat, dat bestuurlijke gesprek heeft en deze Kamer voor Prinsjesdag informeert over wat dat bestuurlijke gesprek heeft opgeleverd. Dat scheelt ook een motie, denk ik. Ik hoop dat de minister dat kan toezeggen, zodat deze Kamer zich daar nog op kan baseren in de laatste weken voor het verkiezingsreces.

Minister Tieman:

Die toezegging kan ik doen, alleen lopen we nu wel juridisch een traject door. Daar kan ik dan even niets aan doen. Ik hoop dat u daar begrip voor heeft. Maar die duiding ten aanzien van dat alternatief ga ik tot me nemen. Daar kom ik dan voor Prinsjesdag bij u op terug.

De voorzitter:

Dan de heer Pierik nog.

De heer Pierik (BBB):

Ik ben blij dat de minister ook aangaf dat hij altijd gaat voor een goede doorstroming van het verkeer. Op de Ketelbrug en de Haringvlietbrug staan in de spits af en toe duizenden auto's te wachten voor een zeiljachtje dat net een meter of zo te hoog is. Dat roept nogal wat irritaties op. Ik zou graag van de minister een soort toezegging willen hebben wanneer hij daarop terugkomt. Dat kan in ieder geval een motie besparen.

De voorzitter:

Ik hoorde niet echt direct een vraag van de heer Pierik, maar misschien toch een antwoord van de minister.

Minister Tieman:

Het antwoord is dat ik me op korte termijn ook laat informeren over de mogelijkheden die

we daar hebben voor een vlotte doorvoering bij dat ene jachtje, om een betere balans te vinden tussen woon-werkverkeer en recreatie. Zo spoedig mogelijk laat ik me informeren daaromtrent. Deze zomer krijgt u daar informatie over.

De voorzitter:

Ik dank u wel. Als woordvoerder van de PVV mag ik soms ook meedoen met de interrupties. De Ketelbrug kan twee keer per uur opengaan. Amsterdam heeft gewoon een nachtsluiting ingevoerd om problemen te voorkomen. Ik pleit niet voor een nachtsluiting, maar ik kijk toch naar de staatssecretaris voor oplossingen.

De staatssecretaris gaat gelijk verder met zijn blokje Noordwest-noord.

Staatssecretaris Aartsen:

Als staatssecretaris kan er niet veel over zeggen, maar bij het bezoeken van mijn schoonmoeder in Emmeloord vanuit Breda is het heel hinderlijk als die twee keer per uur opengaat. Aan de andere kant: dan is het weekend, dus dan is geduld een schone zaak.

Voorzitter. Gemakshalve richt ik me op de vragen die zijn gesteld op het gebied van Noordwest. Die betreffen in mijn blok met name de Merwedelijn. Daar is nu een bedrag van 1,2 miljard voor uitgetrokken. Dat is slechts voor de eerste fase. Er zit wel spanning op de ramingen van wat het daadwerkelijk gaat kosten. Dat gaat meer worden. Ik wil dat toch graag betrekken bij het BO MIRT dat we ook met deze regio hebben. Aan de ene kant zorgt dit natuurlijk voor een goede ontsluiting van heel veel woningen. Tegelijkertijd gaat het om heel erg veel geld voor de eerste fase. Dan ben je dus nog niet in Rijnenburg, waar de meeste woningen zitten. De regio heeft zelf 500 miljoen gevraagd van de 2,5 miljard die we hebben. Dat is wel heel erg veel geld, zeg ik er even bij. Ik vind dat we daar een balans in moeten gaan zoeken met elkaar, in het kader van "alle regio's tellen". Ik heb nu vooral de regio zelf uitgedaagd — dat blijf ik doen — om te kijken hoe ze ten eerste het gat kunnen overbruggen, maar ook hoe ze alles een beetje met elkaar in balans kunnen brengen. We gaan in het BO MIRT spreken over hoe we die balans op dit project gaan vinden. Ik snap het belang ervan. Het gaat om heel veel woningen, in potentie 75.000. Tegelijkertijd is het heel erg veel geld voor slechts de eerste fase, die toch vooral een stedelijk gedeelte is. De grootschaligheid zit natuurlijk bij de Rijnburgpolder. Die puzzel gaan we nog leggen met elkaar.

Volgens mij heb ik dan alle vragen beantwoord als het gaat om dit blok.

De voorzitter:

Ik zie geen interrupties, dus ik verzoek de minister met volle snelheid door te gaan met het blokje Oost-Nederland, volgens mij.

Minister Tieman:

Dat klopt. Zal ik doen, voorzitter. Realisme. Gepauzeerd zijn drie projecten: A1/A30 Barneveld, A1/A35 knooppunt Azelo-Buren en A50 Ewijk - Bankhoef - Paalgraven. Wat doen we wel? Voor de maatregel verbindingsboog A1/A30 stelt het ministerie 12 miljoen euro beschikbaar. Hiermee wordt een deel van het gepauzeerde project A1/A30 Barneveld alvast gerealiseerd. A1 Apeldoorn - Azelo is onlangs opengesteld. We werken aan de planuitwerking van de verkeersveiligheidsmaatregelen — dat is een rijbaanscheiding op de N36 en de N50 tussen Kampen en Ramspol — en aan de verkenning van de N35 Wijthmen - Nijverdal, alsmede aan de planuitwerking voor kleine

maatregelen bij de A28 Amersfoort - Hoogeveen.

Hernieuwd perspectief. We gaan aan de slag met het MIRT-project A12/A15 Oudbroeken, ViA15. Morgen, op 3 juli, staat gepland een contract met de aannemer te ondertekenen, waarna in 2026 de uitvoering zal starten. We gaan aan de slag met kleine projecten, zoals de N50 Kampen en Kampen-Zuid.

Mevrouw Veltman vroeg naar de verkeersveiligheid ten aanzien van de N50. Voor de rijbaanscheiding tussen Kampen en Ramspol op de N50 is momenteel 21 miljoen euro beschikbaar. Dit is niet voldoende om de rijbaanscheiding te realiseren op de nu onderzochte uitvoeringswijze. Daarom kijken we nu, ook in het licht van de motie-Pierik, naar de mogelijkheden om de rijbaanscheiding te realiseren binnen het taakstellend budget. Ik heb net aangegeven dat ik ook naar de regio ga voor dit onderwerp, om te bezien wat we daar nog kunnen betekenen. Maar ik geef ook echt even die winstwaarschuwing af ten aanzien van wat er mogelijk is qua budget. Maar de inzet van extra middelen, bijvoorbeeld 65 miljoen euro voor de N50, betekent een herprioritering en gaat ten koste van andere belangrijke projecten, die dan stilgelegd zouden moeten worden.

De heer Van Dijk vroeg naar de stand van zaken rond de N35 bij Mariënheem. De rondweg-Mariënheem maakt onderdeel uit van de verkenning N35 Wijthmen - Nijverdal. Op het BO MIRT van dit najaar kan naar alle waarschijnlijkheid de ontwerp-voorkeursbeslissing worden vastgesteld, waarna in 2026 de voorkeursbeslissing vastgesteld kan worden en de verkenning definitief wordt afgerond. Na het vaststellen van de voorkeursbeslissing kan eventueel de planuitwerking starten, mits voldaan wordt aan de randvoorwaarden van capaciteit en stikstof.

Mevrouw Vedder vroeg om een reflectie van mijn kant wat betreft Gelderland, A50/A1/A30. Om de tekorten op te lossen is het noodzakelijk om in het Mobiliteitsfonds scherpe keuzes te maken. IenW richt zich op de herstart van projecten die op dit moment geen belemmeringen ondervinden ten aanzien van stikstof, uitvoeringscapaciteit en financiën. Voor de A50/A1/A30 is duidelijk dat op dit moment niet kan worden voldaan aan deze randvoorwaarden. Daarom hebben mijn voorgangers besloten om deze projecten te pauzeren. IenW begrijpt — wij begrijpen; ik begrijp — dat dit tot knelpunten kan leiden. Daarom zijn we in gesprek met de regio's om die knelpunten te adressen.

Mevrouw Veltman vroeg: "In de Voorjaarsnota is budget vrijgemaakt voor de N36. Wat ons betreft is nu snelheid geboden. Wanneer kunnen de werkzaamheden starten?" De 115 miljoen euro die vanuit de Voorjaarsnota is toegevoegd aan het budget voor de N36 helpt, maar is op dit moment nog niet voldoende voor deze rijbaanscheiding op de nu onderzochte uitvoeringswijze op de gehele N36. Ik bekijk nu, zoals de motie-Pierik ook vraagt, of de versobering ertoe kan leiden dat een groter deel van deze N36 wel kan worden aangepakt, wellicht ten koste van iets meer hinder en iets hogere risico's. Ik kijk ook of andere maatregelen, waaronder bijvoorbeeld een eenvoudiger rijbaanscheiding, de verkeersveiligheid over een nog groter deel van deze N36 kunnen verbeteren. We zijn hierover in gesprek met de regio. Ik zal de Kamer informeren over de voortgang.

Mevrouw Veltman vroeg naar de focusflitsers en het niet inzetten daarvan op de N36. Over de toewijzing en plaatsing van focusflitsers beslist het Openbaar Ministerie. Voor

de N36 zijn twee focusflitsers aangevraagd. Het streven is dat er minimaal één nog dit jaar kan worden geplaatst.

De heer Boutkan vroeg: gaat de minister niet alleen bij de N50 maar ook bij andere N-wegen leveren? Met de aanpak van 200 miljoen euro voor het verbeteren van de rijks-N-wegen, verbeteren we de verkeersveiligheid op diverse N-wegen in twee tranches. Dit jaar nog worden maatregelen getroffen uit de eerste tranche op de N99 en op delen van de N57 en N59. De realisatie of planuitwerking voor de maatregelen op de N33, N18 en N9 start vanaf 2026. Daarnaast investeert het Rijk via de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid ook in de N-wegen in beheer van de medeoverheden. Daarnaast wordt gewerkt aan het MIRT-onderzoek naar de N33-Noord tussen Appingedam en Eemhaven en de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal.

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zie dat mevrouw Veltman een interruptie heeft.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank voor de toelichting op deze wegen van dit deel van Nederland. Ik heb vragen over de N50 en de N36. De minister geeft aan: we snappen het grote probleem bij de N50, maar als we nu de eerste stap zouden willen zetten die echt helpt, dan kost dat 75 miljoen en dat gaat ten koste van andere belangrijke projecten. Tegelijkertijd hebben wij in het afgelopen jaar gezien dat de vorige minister de keuze heeft gemaakt om 200 miljoen euro aan de A27 bij Eemnes te besteden. Begrijp me goed: ik vind ieder stukje weg dat wordt aangelegd fantastisch, ook hier. Maar die weg stond op geen enkel lijstje, staat in geen enkele file-top-tien. Het staat ook niet in een lijst van plekken waar de meeste ongevallen gebeuren en waar dus een verkeersveiligheidsprobleem is. En toch zijn het de mensen die iedere dag op die N50 staan en zien hoe gevaarlijk het daar is, die zich al jaren zo veel zorgen maken. Zij doen al jaren een beroep op ons en zeggen: pak die weg alsjeblieft aan. Dus kan de minister mij toelichten hoe dan die afweging — ik zou bijna zeggen "in vredesnaam" — is gemaakt tussen het ene project, waar we het van tevoren nooit over hebben gehad, en dit project, dat hier bijna wekelijks op de agenda staat in de Tweede Kamer? Dat laatste is wat overdreven; laten we er "maandelijks" van maken.

Minister Tieman:

Tweede termijn, alstublieft.

De voorzitter:

Als we daaraan toekomen. Dat hoop ik.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Voorzitter, ik had nog een tweede punt.

De voorzitter:

U bent door uw interrupties heen, wordt mij ingefluisterd. De heer Pierik voor zijn laatste interruptie.

De heer **Pierik** (BBB):

Dan gaat mijn laatste interruptie toch ook naar de N50. De minister geeft een winstwaarschuwing. Hij wil kennelijk de kans dat het allemaal geregeld wordt toch een beetje downsizen. We hebben deze week een petitie aangeboden gekregen. We hebben het niet over 363 miljoen euro. We hebben gezegd dat we dat gefaseerd moeten aanpakken. Er ligt al 22 miljoen op tafel. Dan gaat het in die eerste fase nog over een additioneel bedrag van 45 miljoen. Dan zou ik toch willen zeggen: een winstwaarschuwing of niet, laten we onze stinkende best doen om uiteindelijk ook die 45 miljoen bij elkaar te harken om in ieder geval die eerste fase zo snel mogelijk te realiseren. Wil de minister zich daar ten volle voor inzetten?

De voorzitter:

De minister. Daar kan eigenlijk maar één antwoord op zijn.

Minister Tieman:

Ik ga me daar ten volle voor inzetten.

De voorzitter:

Ik kijk verder rond. Er zijn geen verdere interrupties. Dan de staatssecretaris over Oost-Nederland.

Staatssecretaris Aartsen:

Dank, voorzitter. Er zijn twee vragen te beantwoorden aan mijn kant. Er lopen op dit moment gesprekken over het intercitystation Harderwijk. ProRail doet in opdracht van de regio op dit moment ook onderzoek naar de keervoorzieningen en overwegmaatregelen in Harderwijk. Wij wachten echter nog wel op een officiële aanvraag vanuit de gemeente Harderwijk en Nijkerk samen met de provincie Gelderland voor dit intercitystation. Dat moeten ze natuurlijk zelf wel aanvragen. Dan kunnen wij dat meenemen in de beoordeling van woningbouw op korte termijn in het kader van de 2,5 miljardregeling. Dat zal in dit najaar in het BO MIRT besproken worden.

Dan nog de vraag over het vierde perron in Deventer. We verwachten dat ProRail het onderzoek hierover richting het BO MIRT kan afronden. De eerste conceptresultaten zal ProRail voor de zomer nog met de regio bespreken.

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik kijk even rond om te zien of er nog vragen zijn. Dat is niet het geval. Dan gaan wij door met de minister, met Zuid-Nederland. Gaat uw gang.

Minister Tieman:

Correct, voorzitter. Zuid Nederland, realisme — wat doen we wel? — en hernieuwd perspectief.

Realisme. Gepauzeerd zijn de projecten A2 Deil - Vught, A67 Leenderheide - Geldrop, A58 Breda - Tilburg, A58 Sint-Annabosch - Galder en de A50 Ewijk - Bankhoef - Paalgraven. Ook zijn er helaas aanzienlijke meerkosten voorzien voor de realisatie van het project A12 Het Vonderen - Kerensheide. Voor de gepauzeerde projecten zijn mitigerende maatregelen afgesproken, met een rijksbijdrage van in totaal 98 miljoen. We investeren volop in de Brainport Eindhoven. Zo is onlangs een startbeslissing A2/N2

genomen en is de A58 Eindhoven - Tilburg niet gepauzeerd.

Hernieuwd perspectief. We gaan de komende jaren aan de slag met het enorme project A27 Houten - Hooipolder, waar ik gisteren was. Ook gaan we aan de slag met kleine projecten, zoals de A67 en de A73, knooppunt Zaarderheiken.

Dan de individuele vragen. Mevrouw Veltman en de heer Stoffer vroegen: gaat de minister alsnog met de regiopartijen om de tafel ten aanzien van de quickscan fasering A2 Deil - Vught? De mogelijkheid tot het opdelen en faseren wordt de komende periode nader onderzocht. Wij gaan hierover nog in gesprek met de regio. Het aanpakken van de bruggen is essentieel om de doorstroming op dit traject te verbeteren. De twee bruggen bij de Maas en de Waal zijn echter de duurste onderdelen van deze wegverbreding. Zelfs als je een deel verbreedt met één brug, is er nog steeds veel budget nodig bij de herstart. Volgens een eerste inzicht van het ministerie creëer je juist een flessenhals en meer file bij het verbreden van een deel van de weg bij de A2 Vught zonder één of twee bruggen. Dit is onwenselijk.

De heer Stoffer zei: na de start van de A27 is een maand geleden aan de rem getrokken en wordt een deel naar achter geschoven, wat grote onzekerheid geeft. Hij vroeg: kan dit niet anders? Nee, helaas, dit kan niet anders. De A27 Houten - Hooipolder is een complex en heel groot project, dat met forse kostenstijgingen te maken heeft. Om de urgente onderdelen van dit project uit te voeren zijn extra middelen gereserveerd. Gelet op de mogelijkheden in het Mobiliteitsfonds zijn er echter niet voldoende middelen om de gehele scope maakbaar te houden. Het blijft wel de intentie om uiteindelijk het gehele tracébesluit uit te voeren.

De heer Van Dijk sprak over Prinsenbeek bij Breda. De heer Aartsen had een blik van herkenning daarbij. De Integrale Mobiliteitsanalyse is leidend in de keuzes die worden gemaakt voor investeringen in de rijksinfrastructuur. De knelpunten op het hoofdwegennetwerk die hieruit naar voren komen, krijgen prioriteit bij het Rijk. Het genoemde knelpunt komt op dit moment niet uit die analyse naar voren. Het gaat hier met name over de overbelasting van het onderliggende wegennet, van lokale wegen. Dit is aan de regio.

Mevrouw Veltman had een vraag over de kwetsbaarheid en de bereikbaarheid. Bij een storing in de Vlaketunnel in de A58 is de provincie praktisch afgesloten. Een degelijke calamiteitenroute ontbreekt. Wat doet het ministerie om dit op korte termijn te verbeteren? Een nieuwe, alternatieve snelwegverbinding aanleggen zal niet mogelijk zijn. Met de betrokken hulpdiensten zal in het geval van een calamiteit het verkeer zo goed mogelijk afgewikkeld worden. Een nieuwe, alternatieve snelweg is niet mogelijk. Met dit antwoord moet mevrouw Veltman het doen, voorzitter.

Mevrouw Veltman vroeg: hoe kijkt de minister aan tegen het voorstel van de provincie om de Midden-Zeelandroute op te nemen als volwaardige tweede hoofdontsluiting in het hoofdwegennet? In het kader van Zeeland 2050 zullen afspraken gemaakt worden tussen de diverse departementen, waaronder het ministerie van Ruimtelijke Ordening, BZK, KGG, LNV en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, en de Zeeuwse overheden, de provincie en de gemeente, over ruimtelijke opgaven en de rol van Nederland en Zeeland daarbij. Denk aan kernenergie en de woningbouwopgave. Nut en noodzaak van ingrepen in de Midden-Zeelandroute om van deze route een tweede

hoofdontsluiting te maken, zullen moeten worden aangetoond in het kader van Zeeland 2050.

Mevrouw Veltman vroeg naar de Maasbrug bij Gennepe. Dat is een brug van Rijkswaterstaat, gevaarlijk smal en slecht onderhouden. Het fietspad wordt intensief gebruikt. Dit klopt. Dit is al vaker aangekaart. Het antwoord blijft echter hetzelfde: de verbreding van het fietspad op de brug is een verantwoordelijkheid van de betreffende wegbeheerders. De wegbeheerders kunnen daarbij gebruikmaken van de derde tranche Investeringsimpuls Verkeersveiligheid.

Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel. Ik kijk even rond, en ik zie dat de heer Van Dijk zich meldt voor zijn derde interruptie.

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

Toch even over Prinsenbeek en Breda, want ik wil natuurlijk ook dat de staatssecretaris na een week van noeste arbeid een beetje op tijd thuis kan komen, en het loopt daar wel echt vast. Het gaat daar echt niet goed. Ik begrijp dat we allerlei analyses hebben die leidend zijn voor de agendering, maar toch zou ik willen vragen om eens goed te kijken naar specifiek deze problematiek. Dan zou het best zo kunnen zijn dat het antwoord is: we moeten, behalve Eindhoven - Tilburg, een aantal andere projecten op de A58 ook zo snel mogelijk herstarten; het zijn er meerdere. Sint-Annabosch - Galder werd ook al even genoemd. Mijn vraag is dan toch: zou er specifiek vanwege de problematiek rond Breda ook wat verder op de A58 nog naar een aantal van de gepauzeerde projecten kunnen worden gekeken?

Minister **Tieman**:

Ik zal ernaar kijken, meneer Van Dijk.

De **voorzitter**:

Daar moet u het dan mee doen. Dan ga ik naar de staatssecretaris, voor het blokje Zuid-Nederland.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dank, voorzitter. Ik heb twee vragen gekregen. De eerste gaat over de decentralisatiebijdrage in Limburg, de 6 miljoen euro. Het klopt dat er nog geen afspraken gemaakt zijn met Limburg. Er spelen meerdere dossiers hierover. Op dit moment zijn er op ambtelijk niveau gesprekken gaande om te kijken hoe we hierover passende afspraken kunnen maken. Ik hoop dat we voor het BO MIRT nog een aparte afspraak met de Limburgse collega's kunnen maken om wat breder te spreken over alle dossiers die hier spelen. Ik kan dus toezeggen dat ik daar voor het BO MIRT nog een afspraak over ga maken. Dat gaat alleen niet deze zomer nog lukken, denk ik, dus we moeten even kijken hoe dat in de tijd gaat passen.

Dan de vraag over de problematiek in Den Bosch en Eindhoven, over alles wat er in de Brainportregio speelt. Ook daar werken wij op dit moment hard aan, met een apart BO over de Brainportregio, over het verbeteren van stations en ov-verbindingen met innovatieve oplossingen. We zien dat de enorme economische kracht die uitgaat van de

Brainportregio gepaard gaat met sterke groei. We zien dat die ook elders in Brabant en Limburg en zelfs over de grens zijn plek weet te vinden. Daarom zijn er aparte gesprekken over een goede manier om dat vorm te geven.

Tot zover.

De voorzitter:

Ik dank de staatssecretaris. De heer Bamenga heeft een interruptie. Dat is zijn derde.

De heer Bamenga (D66):

Fijn dat er inderdaad afspraken gemaakt worden met de regio Eindhoven, maar ook elders in Limburg. Juist vanwege wat er zich afspeelt bij de Brainport, gaan steeds meer mensen in bijvoorbeeld Weert wonen. Ik heb gevraagd of die verbinding verbeterd zou kunnen worden. Toen heb ik de suggestie gedaan om te kijken naar de BRT, de Bus Rapid Transit, omdat daarnaar gevraagd werd. Ik vroeg me af welke stappen er sindsdien zijn gezet, maar goed, misschien weet de huidige staatssecretaris dat niet zo een-twee-drie. Misschien kan hij daarover gesouffleerd worden of daarop in tweede termijn een antwoord geven.

Staatssecretaris Aartsen:

Daar kom ik graag in tweede termijn op terug.

De voorzitter:

Ik wou net zeggen: ik hoor de staatssecretaris zeggen dat hij daar in tweede termijn op terugkomt. Ik zie dat er verder geen interrupties meer zijn, van degenen die nog interrupties hadden. Ik kijk naar de minister. Die gaat aan zijn laatste blokje beginnen: Zuidwest-Nederland.

Minister Tieman:

Zuid-Holland en Zeeland, absoluut. Gepauzeerd zijn zes projecten: A15 Papendrecht - Gorkum, A4 Haaglanden-N14, A16 Van Brienenoordcorridor, A4 Burgerveen - N14, de Volkeraksluizen en de Kreekraksluizen. Er is een forse vernieuwingsopgave; denk aan de Van Brienenoordbrug. Wat doen we wel? Dit najaar wordt de A16 Rotterdam opengesteld. De A24 Blankenburgverbinding en de Rijnlandroute zijn in 2024 opengesteld voor het wegverkeer, zoals u in de media heeft kunnen zien. We werken aan de planuitwerking voor de A20 Nieuwerkerk aan den IJssel, knooppunt Gouwe. Voor de gepauzeerde projecten A15 Papendrecht - Gorkum en A4 Haaglanden - N14 zijn mitigerende maatregelen afgesproken, met een rijksbijdrage van 67 miljoen euro, onder andere voor de capaciteitsuitbreiding voor de Harnaschknoop, de aansluiting van de N211 op de A4, ter waarde van 35 miljoen euro. Hiermee wordt een deel van het gepauzeerde project A4 Haaglanden-N14 alvast gerealiseerd. En voor de periode 2026 tot en met 2035 — dat is het stukje hernieuwd perspectief — zal een aanpak worden gestart om het aantal rit- en spitsmijdingen op de A15 en de A4 te verhogen, inclusief kleine ondersteunende maatregelen zoals investeringen in de fiets en het openbaar vervoer. Hier is 16 miljoen euro voor beschikbaar.

Dan ten aanzien van de individuele vragen. De heer Stoffer vroeg naar het doorstroomplan voor Papendrecht. Hij had het over de grote ellende daar en vroeg of ik dit alsnog wil oppakken. Vanaf 2026 tot en met 2035 zal er een aanpak lopen om 5.000 rit- en/of spitsmijdingen te bewerkstelligen. Hiervoor is een bedrag beschikbaar van 16

miljoen euro. Meer middelen zijn op dit moment niet voorhanden. We gaan die inzetten voor afspraken met de werkgevers, Anders Reizen, Zuid-Holland Bereikbaar, ziekenhuizen en attracties. Ik heb hier trouwens staan dat deze opmerking ook voor de heer Grinwis is. Dus Papendrecht en die regio hebben ook mijn aandacht. Ik zet hier ook nog even een streep onder.

De heer Stoffer vroeg naar de vleermuis. Bij de A2 tussen Het Vonderen en Kerensheide is de beschermde vleermuis aanwezig. Het oordeel van deskundigen is dat de vleermuis niet in staat is om andere routes te volgen. De vergunningverlener baseert zich vervolgens weer op het oordeel van de deskundigen. Dit is wettelijk verplicht conform de Nederlandse wet- en regelgeving.

Zou het niet tijd zijn om te starten met een verkenning voor de vervanging van de Haringvlietbrug? Dat was een vraag van mevrouw Vedder. Gisteren bij het werkbezoek van Rijkswaterstaat kwam ook naar voren dat het vaste deel van de Haringvlietbrug aan vervanging toe is. Het beweegbare deel is al wel vervangen. Daarom zijn de voorbereidingen voor de vervanging op dit moment reeds door Rijkswaterstaat gestart. Dit is ook reeds opgenomen in het Meerjarenplan Instandhouding, dat ik met uw Kamer ga delen. De realiteit is dat er in de begroting nog geen financiële middelen zijn voor de vervanging. Hier wordt dus nog wel aan gepuzzeld. Maar ik zet ook even een streep onder de Haringvlietbrug, ook in verband met de situatie van een drietal jaren geleden. Dit heeft ook de aandacht binnen het ministerie. We moeten nog net iets meer in dit onderwerp duiken. Maar ik ga alles omtrent de Haringvlietbrug helemaal tot me nemen, zodat ik van de hoed en de rand weet.

De Bodegravenboog bij Bodegraven. Daar wordt veel over gesproken. Wordt dit project prioritair gekoppeld aan de woningbouwopgave? Dat was ook een vraag van mevrouw Vedder. Het antwoord is nee. Er zijn op dit moment geen middelen beschikbaar voor de Bodegravenboog, noch bij de regio, noch bij het ministerie. Er is geen prioritaire koppeling met de woningbouwopgave gemaakt. Momenteel werkt de provincie aan een eindbeeld van deze Bodegravenboog, om daarna, in de toekomst, vast een fietsverbinding te kunnen regelen. Verder zijn er op dit moment geen plannen voor de Bodegravenboog. Dit is eerder besproken in het BO MIRT. Weet dat de regio de Bodegravenboog ook niet heeft voorgesteld als een uit te voeren maatregel vanuit de 280 miljoen euro die beschikbaar is voor kleine verbeteringen aan het autonetwerk.

De heer Pierik vroeg naast de grote MIRT-dossiers ook mijn aandacht voor de provincies en de bereikbaarheid, die op dit moment nationaal nog te weinig aandacht krijgen. Denk hierbij ook aan de Bodegravenboog. Dan kom ik tot dezelfde opmerkingen als die ik net heb gemaakt. Nogmaals, het is geen verwijt aan de regio dat dit niet is ingediend om aanspraak te maken op die 280 miljoen euro. Het is in de regio niet als prioriteit naar voren gekomen.

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Ik dank u wel. Ik kijk even of dit nog vragen oproept. Dat is niet het geval. Dan gaan we snel schakelen naar de staatssecretaris.

Minister Tieman:

Eén vraag ...

De **voorzitter**:

Mijn excuses. Een nabrander van mevrouw Vedder. Dit is slechts uw derde interruptie, dus gaat uw gang.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ik was eigenlijk wel verbaasd over de reactie van de minister over het financiële commitment, want mij bereiken vanuit onze lokale afdelingen juist andere geluiden, namelijk dat omliggende gemeentes en het lokale bedrijfsleven hier wel financieel aan willen bijdragen. Hoe verhoudt zich dat dan tot elkaar? Ik krijg signalen dat de regio dus wel echt wacht op actie, desnoods door bijvoorbeeld gefaseerd met de aanleg te beginnen. Klopt het dat er helemaal niets speelt? Is dat de boodschap aan de regio? Dat matcht namelijk niet met de geluiden die ik hoor.

De **voorzitter**:

En, mevrouw Vedder, over welke regio hebben we het dan?

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Het gaat over de Bodegravenboog, dus over Bodegraven.

De **voorzitter**:

Dan is dat even lekker ...

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Excuus, even vergeten.

De **voorzitter**:

... helder en duidelijk voor iedereen.

Minister **Tieman**:

Daar kom ik in de tweede termijn nog even op terug, want er moet geen misverstand over bestaan. Dit is wat ik hier nu meekrijg, maar vanuit de regio hoort u iets anders. Natuurlijk is er misschien ook nog wat ruimte naar de provincie toe. Wij zijn dat even aan het uitzoeken, om een dubbelcheck te doen. Ik rij zelf langs deze Bodegravenboog. Ik weet waar het over gaat. Het gaat over de verbinding tussen Alphen aan den Rijn en Rotterdam.

Ik ben u nog een antwoord verschuldigd ten aanzien van de waterbus, als ik meteen van deze gelegenheid gebruik mag maken, voorzitter. Ik zal het kort houden. De waterbus wordt op dit moment in opdracht van de provincie Zuid-Holland gevaren. De provincie bepaalt wanneer deze vaart. Indien de waterbus een goed alternatief is op het moment dat de Merwedeburg wordt gerenoveerd, is het aan de provincie, betrokkenen, de gemeenten en Rijkswaterstaat om afspraken te maken over de inzet. Het is primair aan de regio, maar onze deur staat ook wel open.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor het beantwoorden van deze vergeten vraag. Dan gaan we alsnog naar de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dank, voorzitter. De heer Stoffer heeft mij een vraag gesteld over de pilot in Zeeland met publieke mobiliteit. Op dit moment loopt de pilot nog in Zeeland. Die loopt simpelweg te kort om daar nu al conclusies uit te trekken. Ik kan wel zeggen dat wij natuurlijk met zeer veel interesse uitkijken naar de hele combinatie tussen publiek gefinancierde vervoersstromen zoals het reguliere ov en het doelgroepenvervoer, het flexvervoer en de regiotaxi's tot een soort publiek mobiliteitssysteem. Er loopt op dit moment ook een ambtelijke verkenning samen met de collega's van Financiën, Binnenlandse Zaken, Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, en Volksgezondheid, Welzijn en Sport, om te kijken hoe die integratie mogelijk kan zijn, juist in gebieden waar je soms denkt: waarom gebeurt dit dubbel; kunnen we dat niet slimmer integreren tot iets intelligents? We hopen ... Nee, sorry, we hopen niet. We gaan u natuurlijk toezeggen dat u wordt geïnformeerd over de uitkomsten van deze verkenning voor het BO MIRT in het najaar. Dan kunnen we die verkenning naar u toe sturen en kijken hoe we daarmee verdergaan.

De **voorzitter**:

Ik dank u.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Voorzitter, ik heb nog een blokje overig. Dat blokje betreft ...

De **voorzitter**:

Ja, dat had u aangekondigd.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ja, het was natuurlijk niet een onbelangrijk Kamerlid dat wat vragen had gesteld over de problemen op het spoor bij de NS. Misschien is het handig dat ik die nog even doe, voordat we de beantwoording van de zijde van het kabinet afronden. De heer Boutkan heeft mij namelijk gevraagd hoe ik kijk naar de storingen en de vertragingen de afgelopen tijd bij de NS. Ik kan delen dat ik die zorgen natuurlijk deel. Daarbij zeg ik wel dat ik inderdaad herken wat de heer Boutkan zegt, namelijk dat het iedere keer weer de medewerkers van NS en ProRail zijn die de klappen moeten opvangen op het moment dat er zaken verkeerd gaan. Toch ga ik me er niet bij neerleggen, want ook al heb je een storing, ook al is het warm, ook al zijn de omstandigheden verschrikkelijk, dan nog vind ik het gewoon niet normaal en niet fatsoenlijk dat je dat afreageert op NS- of ProRail-medewerkers. Ik vind ook dat we daar een veel strakkere norm in moeten gaan stellen. Dat ga ik ook doen. Ik ben heel blij dat ik vorige week een eerste besluit heb kunnen nemen om de boetes in het openbaar vervoer met 40% te verhogen. Daar zal het niet bij blijven wat mij betreft. We gaan echt een paar stappen zetten om ervoor te zorgen dat het fatsoen weer terugkomt in het openbaar vervoer, voor de mensen die met het openbaar vervoer reizen, maar zeker ook voor de mensen die het mogelijk maken dat we überhaupt openbaar vervoer hebben. Dus wacht u maar af, zou ik bijna willen zeggen.

Dat gezegd hebbende, de vraag van de heer Boutkan ging over het contact dat er al dan niet zou zijn geweest. Ik ga dit incident nog onder de aandacht brengen bij de NS. Het is mij niet bekend, maar dat zegt op zich niks. Ik ga het dus nog wel onder de aandacht brengen, want juist dat contact is inderdaad in het geval van incidenten of probleemsituaties natuurlijk cruciaal, voor de reizigers, maar ook voor de medewerkers zelf. Ik ga dat incident dus nog onder de aandacht brengen bij de NS.

Tot zover.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor de beantwoording van de vraag van het lid Boutkan. Maar het lid Boutkan heeft hier nog wel een vraag, een interruptie, over. Ik zag mezelf op het lijstje staan. Waar het natuurlijk om gaat, is dat er continu, achter elkaar, problemen zijn. Dat kan technisch zijn: een kapotte spoorwegovergang, een brand in een goederentrein, een defecte trein, kapotte bovenleidingen; je ziet het steeds vaker. Ik heb het jaarplan voor 2024 van de NS gelezen, waarin staat hoe zij bepaalde acties doen en allerlei maatregelen nemen, maar het onbegrip bij de reizigers blijft, door de desinformatie. Je kijkt op je app, je krijgt een bepaalde aanbeveling en je bent nog geen minuut onderweg of je gaat al het schip in, in dit geval met dat gele gevaarte. Hoe ziet de staatssecretaris de mogelijkheden voor zich om daar verbeteringen in aan te brengen, is de vraag.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dit was een veel te lange, een dubbele, interruptie, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik had er nog vier te gaan.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Voorzitter, ik kan me dat heel goed voorstellen, helemaal als die communicatie natuurlijk niet goed is. Je vraagt je als reiziger af: wat moet ik nu; hoe gaat dit verder? Tegelijkertijd is het soms toch ... Ik merk dat nu ook. Ik word als staatssecretaris af en toe geïnformeerd als zaken zich voordoen op het perron. We hebben natuurlijk een enorm spoornetwerk in Nederland. We hebben 3.400 kilometer aan spoor. Overal waar gewerkt wordt, waar gebruik van iets wordt gemaakt, gebeurt wel eens een keer iets. Het is dus niet gek dat dat ook op het spoor weleens gebeurt. Maar ik kan de zorgen van de heer Boutkan zeker nog overbrengen in mijn reguliere gesprekken met de NS. Je wil in ieder geval dat aan de ene kant de reiziger wordt geïnformeerd, maar je wil natuurlijk ook incidenten zoals de situatie die zich gisteren voordeed, prioriteit geven. Mensen moesten in een hete trein blijven zitten wachten. Ik kan me die zorgen dus zeker voorstellen. Ik kan de heer Boutkan toezeggen dat ik zijn zorgen zal overbrengen aan de directie van de NS, waar ik binnenkort een eerste kennismakingsgesprek mee zal hebben.

De **voorzitter**:

Dat was dan de afronding van de beantwoording naar aanleiding van de eerste termijn van de Kamer. Maar de heer Bamenga heeft nog een vierde interruptie. Dat is gelijk zijn laatste. Daar maakt hij handig gebruik van.

De heer **Bamenga** (D66):

Ja, tuurlijk. Ik wil het helemaal afmaken. In ieder geval dank voor alle antwoorden tot nu toe. Ik had nog een vraag aan de staatssecretaris, volgens mij, over de Noord/Zuidlijn. Die is natuurlijk belangrijk voor de weerbaarheid van Nederland, maar ook vanwege de kwetsbaarheid van de Schipholtunnel. Hierdoor zouden uitwijkmogelijkheden ontstaan. Hoe kijkt de staatssecretaris hiertegen aan? Ik had daar eerder ook een vraag over gesteld, maar volgens mij heb ik daar geen antwoord op gekregen.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Die ov-verbinding is inderdaad belangrijk, niet alleen voor Amsterdam zelf, maar die is inderdaad ook zeker in het nationale belang en het belang van Schiphol en de veiligheid van onze nationale luchthaven. Als er een brand uitbreekt in de Schipholtunnel is het gewoon lastig om een uitwijkmogelijkheid te zoeken, dus deze verbinding is van cruciaal belang voor de veiligheid. Maar die is natuurlijk ook zeker van belang voor de internationale spoorverbindingen die we willen realiseren. Die verbinding staat ook in het hoofdlijnenakkoord en het regeerprogramma. Tegelijkertijd is dat geen garantie op een geldboom. Het staat er in woorden in, maar financieel blijft het wel zoeken. Ik kan de heer Bamenga wel toezeggen dat ik hem in ieder geval voor het BO MIRT zal informeren over hoe we budgettair om zullen gaan met deze uitdaging. Dit wordt wel een puzzel, ook als we kijken naar wat er op de Zuidasdok gebeurt en de beheersbaarheid daarvan. Daar zijn gewoon wel zorgen over. Tegelijkertijd is het wel ook een project waarvan je denkt: we moeten voor de toekomst ook gewoon verstandige investeringen doen. Met uw goedkeuren informeer ik u daar graag voor het BO MIRT nog wat verder over.

De **voorzitter**:

Ik dank nogmaals de staatssecretaris. Dan ga ik verder met mijn verhaal. We zijn klaar met de beantwoording van zowel de minister als de staatssecretaris van de vragen uit de eerste termijn. Ik kijk even rond met de vraag of er een vraag niet beantwoord is. Ik zag de heer Grinwis al wuiven naar mij, maar dat was meer bedoeld om mijn attentie te vragen omdat een vraag niet beantwoord was. Gaat uw gang, meneer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Klopt. Het was een kleintje. Het was niet het grootste knelpunt. Maar ik had naar aanleiding van de evaluatie van het sluiten van de nautische post in vuurtoren Westhoofd gevraagd om de aanbevelingen die zijn gedaan, op te volgen. Ik had gevraagd of de minister er echt op wil toezien dat dat netjes gebeurt. Het is misschien niet het grootste knelpunt in Nederland, maar het is in de regio wel een gevoelig punt. Ik geef het graag nog eens mee. Ik heb de vraag letterlijk gesteld in mijn bijdrage.

De **voorzitter**:

U heeft volkomen gelijk met wat u nu zegt, want die vraag heeft u inderdaad gesteld en daar is nog geen antwoord op gekomen. Ik kijk dus even naar de minister. Komt dit in de tweede termijn?

Minister **Tieman**:

Ja, in de tweede termijn.

De **voorzitter**:

Het wordt ondertussen een zeer uitgebreide tweede termijn, heb ik in de gaten, maar we gaan ons best doen om het toch te halen. Ik kijk even naar de Kamerleden aan mijn linkerzijde. Wilt u gelijk door met de tweede termijn? Ik zie instemmend geknik. Dan gaan we gelijk door met de tweede termijn. U heeft in de tweede termijn volgens de spelregels die zijn afgesproken 1 minuut en 40 seconden aan spreektijd. Daar zult u het mee moeten doen. U heeft twee interrupties. Dan gaan we even kijken hoever we komen met de tweede termijn. Mag ik beginnen bij de heer Bamenga voor zijn tweede termijn?

De heer **Bamenga** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik zal het echt heel kort houden. Om te beginnen wil ik een tweeminutendebat aanvragen. Verder is, los van de vragen waarvan al gezegd is dat die terugkomen in de tweede termijn, alles beantwoord, denk ik. Tenminste, ik heb natuurlijk ook een vraag gesteld over de Merwedelijn. De vraag was natuurlijk hoe de bewindspersonen tegen deze situatie aankijken. Wat mij betreft is het een soort no-brainer om te investeren als er sprake is van zo veel woningen die gebouwd worden, maar er nog infrastructuur nodig is om dat helemaal af te maken. Volgens mij was dat de bijdrage die ik nog wilde doen.

O ja, misschien nog het volgende. Zoals collega Olger van Dijk volgens mij net ook al zei, is het voor ons in ieder geval ook heel erg belangrijk — dat heb ik al aangegeven — dat er met de regio gesproken wordt over de A27 bij Amelisweerd en dat we daar tijdig over geïnformeerd worden.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Ik dank u ook. Dan ga ik gelijk door naar de heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter, dank. Dank aan de minister en de staatssecretaris dat ze zo kort na hun aantreden zo professioneel onze vragen van antwoorden voorzien. Veel dank daarvoor. Wat dat betreft zien we uit naar verdere debatten.

Twee dingen. Ik stip ze maar aan, al zal het niet heel veel antwoorden opleveren. Ten eerste die vleermuizen op de A2 tussen Het Vonderen en Kerensheide. Ik snap het antwoord van de minister. Ik begrijp het ook. Maar aan de andere kant begrijp ik er inhoudelijk helemaal niks van. Dat gaat twee jaar vertragen en miljoenen kosten, terwijl als je praktisch naar zo'n vleermuis kijkt — ik heb toch altijd de indruk dat iemand van BBB ook praktisch kijkt; dat was volgens mij altijd het handelsmerk — dan denk je toch: hij kan alle kanten op, en dan moet dat precies op het stukje waar je de A2 aanlegt? Ik snap alles wat er procedureel achter zit, maar praktisch snap ik er helemaal niks van. Dat moet ik toch even kwijt.

Dan nog Hoevelaken. Toen ik in 2018 in de Kamer kwam, zou het project in 2023 klaar zijn. Inmiddels is het 2025. Dat gaan we natuurlijk niet allemaal herhalen. Ik heb het antwoord van de minister ook gehoord. Ik vind dat natuurlijk heel teleurstellend. Er komt op z'n vroegst duidelijkheid bij het bestuurlijk overleg in het najaar. Mijn vraag is: komt er dan wel echt een antwoord, zodat we weten wanneer de schop in de grond gaat, met een planning erbij voor wanneer het klaar is? Ligt dat wel klaar op het ministerie? Kan het dan met elkaar afgetikt worden of komt er daarna weer een procedureel antwoord? We hebben namelijk al zo veel procedures. Het is echt gewoon het grootste logistieke knooppunt van heel Nederland op dit moment. Dat zal het ongetwijfeld blijven. Daar wil ik echt nog een keer de nadruk op leggen.

De **voorzitter**:

Hoeveel vleermuiskasten kunnen we wel niet kopen voor de vertraging? Dat zou mijn vraag zijn. Mevrouw Vedder.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Dank, voorzitter. Mijn dank ook aan de minister en aan de staatssecretaris, en ook wel complimenten eigenlijk. Ik ben weleens minder vrolijk bij een I&W-commissiedebat weggelopen dan dat ik vandaag zal doen. Ik zie aan de voorkant heel veel voortvarendheid, zin in de klus en een open blik. Dat bemoedigt me. Ik zou de minister en de staatssecretaris daar zeker verder in willen aanmoedigen. Ooit heeft een oud-collega van u — die was toen ook demissionair — gezegd: demissionair zijn is ook maar een emotie; die kun je ook negeren. Dus ik zou zeggen: neem dat advies ter harte, want Nederland kan niet wachten op de investeringen die we nodig hebben in de infrastructuur.

Ik heb nog even opgezocht hoe het zit met de Bodegravenboog. De provincie heeft al 15 miljoen ervoor vrijgemaakt. Die informatie hoeft de minister dan alvast niet meer op te zoeken. Ik waardeer het en vind het prettig dat wordt aangegeven op welke onderwerpen nog wordt teruggekomen. "We weten het nu even nu niet; ik kom er straks op terug": daar heb je als Kamerlid veel meer aan dan aan nikszeggende antwoorden.

Dank, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik dank u voor uw bijdrage. Meneer Van Dijk, voor zijn tweede termijn.

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

Dank, voorzitter. Ik sluit me graag aan bij de complimenten van collega Vedder aan de beide bewindspersonen voor dit open en goede gesprek over het MIRT en voor de toezeggingen die zij hebben gedaan. Dat belooft veel voor de toekomst, hoelang die demissionaire periode ook zal zijn.

Ik ben blij met de toezegging over het bestuurlijke gesprek over de A27 Amelisweerd. Het is belangrijk om de Kamer daar voor Prinsjesdag over te informeren. Dat geldt zeker ook voor een volgens mij belangrijk punt: het criterium om te kijken of de termijn voor de start van de woningbouw, 2034, ten aanzien van de WoMo-gelden, naar voren kan worden gehaald, naar uiterlijk 2032 of 2033.

Wat Hoevelaken betreft sluit ik me graag aan bij de vragen van collega Stoffer.

Toch nog even over Prinsenbeek bij Breda. Fijn dat de minister daarnaar gaat kijken. Er ligt een modelwerkelijkheid onder. Die is niet waardeloos. Op basis daarvan, de Integrale Mobiliteitsanalyse, komen problemen naar voren. Maar we zijn hier ook als politiek om aan te geven waar wij problemen zien. Tezamen zal dat ook de agenda moeten bepalen. Ik ben blij dat de minister daar serieus mee omgaat. Maar ik wil die opmerking toch gemaakt hebben.

Tot slot nog een vraag. Ik begon mijn betoog met de bereikbaarheidsnormen. Dat is wel concreet, want mensen willen gewoon binnen een bepaalde tijd bij een huisarts kunnen zijn of bij een mbo-school kunnen zijn. We hebben het hier al heel lang over brede welvaart. Dan moet dat niet blijven hangen in toch wat vage termen. Dat dreigt wel. Dus ik wil toch nog één keer de concrete vraag stellen: nemen we nu definitief afscheid van het idee van die normen? Het hoeven voor mij geen harde normen te zijn, maar ik zou het wel concreter willen, dus concreet als richtlijn, ook voor de brede welvaart en voor

Elke regio telt! Zouden we niet toch kunnen werken met de reistijd naar essentiële voorzieningen?

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook dank. Meneer De Hoop, voor uw tweede termijn.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter, dank. Ook dank aan beide bewindspersonen en het ministerie voor de beantwoording. Excuses dat ik er af en toe even uit liep, maar in zo'n laatste Kamerweek spelen er weleens meerdere dingen tegelijkertijd. Dat doet op geen enkele manier afbreuk aan de waardering voor de beantwoording.

Voorzitter. Ik hoorde heel duidelijk dat er ook bij de bewindspersonen zorgen zijn over de instandhouding. Ik denk dat het goed is dat daar meer aandacht voor komt, maar ik mis dan toch af en toe dat er consequenties aan verbonden worden. Als je keuzes moet maken in schaarste, ten aanzien van de financiën en de stikstofruimte, moet je op een gegeven moment ook zeggen: we gaan die nieuwe aanleg misschien nog wat verder stilzetten, omdat dat toch te weinig oplevert en we meer moeten focussen op de instandhouding. Dan heb ik het echt over de weginfrastructuur. Ik kijk de minister aan. Ik denk dat er echt nog wel een verdere stap richting instandhouding gezet moet worden.

Voorzitter. Een goed voorbeeld daarvan is Amelisweerd. Ik zie daar echt een beweging, zowel bij de bewindspersonen als bij de commissie. Dat vind ik een positieve ontwikkeling.

De investeringen in openbaar vervoer zijn voor mijn fractie echt cruciaal. Ik ben blij dat de staatssecretaris ook aangeeft dat hij echt wil trekken aan de Lelylijn. Daar gaan we graag met hem mee aan de slag. Ik merk ook dat de staatssecretaris tegelijkertijd zegt dat hij niet te hoge verwachtingen wil wekken. Ik begrijp dat, maar ik zou hem ook een winstwaarschuwing willen geven: ik hoop niet dat dat de houding wordt om geen extra stappen te zetten. Ik zeg niet dat dat het geval is, maar ik wil graag bij de staatssecretaris voelen dat dat in ieder geval niet het geval is. De motie-De Hoop die gisteren is aangenomen, is wel een politiek feit. Dus na de Voorjaarsnotaonderhandeling is er nu echt een nieuw politiek feit ontstaan. Ik ga er dan ook van uit dat de staatssecretaris daar voortvarend mee aan de slag gaat. Dat is niet alleen omdat mijn fractie, of de meerderheid van de Kamer, dat belangrijk vindt. Dat geldt ook voor alle regio's die zich grote zorgen maken over het openbaar vervoer.

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

Ik dank u ook, meneer De Hoop. Meneer Pierik.

De heer Pierik (BBB):

Dank, voorzitter. Ik dank beide bewindspersonen voor hun antwoorden. Ik vind het best knap dat je in zo'n korte tijd al zo veel dossierkennis hebt en op de meeste vragen al zo adequaat kan reageren. Alle waardering daarvoor. Dank ook voor de toezegging om een overleg te starten over het gefaseerd aanpakken van allerlei MIRT-projecten. Ik denk dat

dat heel belangrijk is. Ik denk dat het heel cruciaal is dat de regio dan ook mee gaat praten. We hebben een Kamerbrief gehad over de A2. Daarin werd al aangegeven dat de gefaseerde aanpak van de bruggen best lastig is. Maar er lag onvoldoende onderbouwing. Als je in gesprek gaat met de regio, krijg je veel meer een beeld van wat wel realistisch is en wat niet realistisch is. Dus ik denk dat het heel cruciaal is dat de minister ook heeft aangegeven dat hij in gesprek wil met alle regio's. Dat geldt voor Rivierenland, voor Den Bosch, de A2 en de N50, maar ik denk dat het eigenlijk moet gelden voor alle cruciale projecten in de regio, want de mensen in de regio weten vaak veel beter wat wel kan en wat niet kan.

Verder ben ik heel blij met de inzet van de minister voor de N50. Ik denk dat we die weg echt heel voortvarend moeten aanpakken. Waarvoor dank.

De voorzitter:

Ik dank de heer Pierik. Mevrouw Veltman.

Mevrouw Veltman (VVD):

Dank, voorzitter. Ook dank aan de bewindspersonen voor alle antwoorden op alle vragen. Ik vind het ook best knap hoe snel dit op een goede manier kan. Dat is heel fijn.

Allereerst. Ik hoor de staatssecretaris zeggen hoe stevig hij zich wil inspannen voor de veiligheid in het ov. Dat is iets waar ik me de afgelopen periode ook ongelofelijk druk om heb gemaakt, omdat dat niet goed gaat. Het is echt een probleem. Heel veel meisjes en vrouwen kunnen en willen niet meer reizen op bepaalde trajecten of op bepaalde uren van de dag of avond, vanwege het rotgevoel dat ze hebben in de trein of in het ov. Ik ben heel blij als de staatssecretaris hier echt werk van wil maken. Daarbij wil ik het volgende verzoek doen. Bij de RET in Rotterdam wordt er door de boa's gehandhaafd op een manier die ontzettend kansrijk zou zijn voor het hele land. Ze doen samen met de politie een identiteitscheck, op een heel snelle, slimme, digitale manier, waardoor ze ter plekke heel veel ellende weten te voorkomen. Hierdoor blijven er heel veel uren bespaard voor de politie, die er normaal gesproken naartoe zou moeten komen, en kan er snel geschakeld worden door boa's. De overlastgever raakt ook minder verhit, waardoor er niet nog onveiligere situaties ontstaan. Dus mijn vraag is of de staatssecretaris hierover zo snel mogelijk in gesprek wil gaan met de RET, om te zien hoe dat landelijk toegepast zou kunnen worden.

Verder ben ik blij met hoe er nu wordt gekeken naar de aanpak van de N36. Ook is het goed om te horen dat de focusflitsers daar wordt toegepast. Ik vraag de minister om er alles aan te doen om er minimaal één, maar misschien zelfs twee, daar te krijgen. Ik weet dat het OM daarover gaat, maar de bemoeienis van deze minister is natuurlijk welkom vanuit zijn verantwoordelijkheid voor verkeersveiligheid.

Tot slot. Ik ben blij met al het werk dat nu verzet wordt voor bijvoorbeeld de A1 Hoevelaken, de A1/A30, maar ook voor de A2, de belangrijke knelpunten die echt behoefte hebben aan voortgang. Mijn fractie ziet ernaar uit om daar verder over geïnformeerd te worden.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Ik dank u ook. Meneer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter, veel dank. Veel dank aan de bewindspersonen. Ik vond het inderdaad best wel een mooi rondje Nederland. Dit rondje Nederland is wel een risico, want voor je het weet, blijven we rondjes draaien zonder dat er wat gebeurt. Het komt er dus op aan dat wij als politici, als politieke partijen, daadwerkelijk boter bij de vis gaan leveren en niet, zoals het afgelopen jaar in het hoofdlijnenakkoord, de mooiste zinnen opschrijven en een tabel achterin stoppen die hopeloos leeg is. Laten we dat eens omdraaien: wat minder beloven en wat meer in die tabel zetten. Dat is een oproep aan ons allen.

Ik dank natuurlijk voor de toezeggingen. Ik zie de "donderwolkenbrief" met belangstelling tegemoet. Ja, dat zal het zijn.

Dan over de A2 en de uitvoering van mijn motie over bekijken of projecten ook opgeknapt kunnen worden. Daar ging echt een betekenisvol zinnetje aan vooraf: ga nou in gesprek met de regio's en de gemeenten. De minister heeft er wel wat over gezegd, maar ik heb nog niet helemaal duidelijkheid over of er daadwerkelijk met de regio's in gesprek gegaan wordt, met Rivierenland en Den Bosch. Ik vind het wel belangrijk dat de toezegging van de minister ook betekent dat er serieus met deze medeoverheden in gesprek wordt gegaan en dat er serieus wordt gekeken naar een gefaseerde aanpak. Ik snap wel dat het complex is, maar het denken moet niet stoppen bij de eerste de beste brug. Dus dat is nog even mijn oproep.

Ik denk dat ik het hier maar bij laat in de tweede termijn, voorzitter. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dat is prima, want u was ook door uw tijd heen. Als laatste lid van deze commissie mag ik ten slotte ook gebruikmaken van mijn één minuut spreektijd, dus ik vraag mijn griffier om de knop maar in te drukken.

Voorzitter, zou ik tegen mezelf willen zeggen: ik begon mijn betoog met zeggen dat er meer is dan de Randstad. Elke regio telt. Ik hoor veel over de woningbouw, maar dit kan niet zonder goede ontsluiting. Ik blijf maar eens dicht bij huis, namelijk Flevoland. Daar wordt regelmatig een beroep op gedaan. Dat is meerdere malen gezegd. Ook dank aan mevrouw Vedder om dat te benoemen. Dat is goed. Flevoland wil er best invulling aan geven, maar er moet ook — ook wij zeggen dat — boter bij de vis. Met andere woorden: kabinet, kom letterlijk over de brug met maatregelen om Flevoland in alle richtingen te ontsluiten. Kom uw belofte na, anders gaat het niet zoals het kabinet het graag zou willen. Dat is geen dreigement, maar, zoals hier vaker gezegd, een winstwaarschuwing.

Ik dank u wel.

Dan kijk ik naar de bewindslieden. Hoeveel tijd hebben zij ongeveer nodig voor het formuleren van de beantwoording van de vragen uit de eerste termijn? Dat kan kort zijn, maar in de tweede termijn zijn ook een aantal vragen gesteld. Tien minuten? Dat moet kunnen. Dan schors ik de vergadering tot 16.15 uur.

De vergadering wordt van 16.04 uur tot 16.15 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Dames en heren, graag stilte in de zaal. Ik verzoek iedereen om plaats te nemen, want het is tijd, het is kwart over. Wij heropenen deze vergadering. Wij gaan luisteren naar de beantwoording van de bewindslieden naar aanleiding van de nog openstaande vragen uit de eerste termijn en de nieuwe vragen uit de tweede termijn. Ik wil graag beginnen met de minister.

Minister **Tieman**:

Dank, voorzitter. Ook dank voor de bewoordingen die net zijn gevallen richting mij en de staatssecretaris. We acteren zo veel mogelijk als een geoliede machine en wat dat betreft als een eenheid.

Ten aanzien van de vraag van de heer Pierik naar de gefaseerde opstart van de projecten zeg ik dat u in de MIRT-brief van dit najaar wordt geïnformeerd over de stand van zaken ten aanzien van het overzicht. Er komt dus een overzicht uw kant op.

Ten aanzien van de Bodegravenboog zeg ik richting mevrouw Vedder dat we het nog echt even heel goed hebben gecheckt. Op dit moment heb ik de informatie gekregen dat de provincie haar bijdrage heeft ingetrokken en dat die is ingezet voor de realisatie van het fiets- en waterprogramma uit het maatregelenpakket. Dat is de informatie ten aanzien daarvan, zodat daar geen misverstand over is.

Ten aanzien van de vraag van de heer Van Dijk over de bereikbaarheidsnormen en het plan van aanpak ten aanzien van die normeringen: we nemen afscheid van de normeringen. Het is echt aan de regio's. Wij gaan wel met de regio's optrekken om daar handjes en voetjes aan te geven. Het plan van aanpak voor het meenemen van de regio's in de bereikbaarheidsnormen gaat in het najaar naar de Kamer toe.

Dan heb ik hier antwoord over het kp Hoevelaken en de concrete planning. Het is mooi dat een gefaseerde aanpak van het kp Hoevelaken mogelijk is en dat daar ook draagvlak voor is. Voor deze aanpak is echter ook een substantieel budget nodig. We praten hier over 500 miljoen euro, maar ook over meer dan 30 mol. Ik kan daarom niet zomaar een planstudie starten. Als ik die planstudie al kan starten, zal dat niet eerder zijn dan in 2026, waarbij de capaciteit van Rijkswaterstaat ook echt een belangrijk aandachtspunt is. Dat betekent dat de realisatie van een gefaseerde aanpak van knooppunt Hoevelaken waarschijnlijk pas kan starten na 2030.

Over de N50 heb ik diverse vragen gekregen, van meerdere sprekers. Daar zit nog wel een optie voor u. Die leg ik hier graag neer. Er is dus een keuze geweest van mijn voorganger ten aanzien van 200 miljoen euro met in het achterhoofd dat we ieder jaar een project willen herstarten. Wanneer we dat niet doen, heb je daar dus ruimte, maar dat heeft ook consequenties, ook voor uw opmerkingen, meneer de voorzitter, ten aanzien van Flevoland. Zeewolde - Eemnes is een traject waar we nog wat voor hebben. Dat kan opgestart worden, maar dan kan het niet naar de N50 toe. Daar zit dus nog wel een bestuurlijk moment, maar de opmerking van Flevoland is ook bij mij geland. Dan kijk ik even naar u om wat mogelijkheden in uw hoofd te krijgen. Daar zit dus nog wel een schuif, bij de veiligheid van de N50 en Zeewolde - Eemnes. Daar is een mogelijkheid om nog het een en ander te doen. Het is aan de Kamer om hiermee in te stemmen. Dit maakt onderdeel uit van de voorjaarsbesluitvorming.

Mevrouw Veltman had een vraag ten aanzien van CROW. Dat had ik net genoemd. In algemene zin heeft mijn voorganger het belang van parkeren allang onder de aandacht gebracht bij de VNG en het IPO, maar ik zeg u toe dat ik in de gesprekken die we de komende tijd met de gemeenten hebben dit onder hun aandacht ga brengen. Ook daar zet ik dus een dikke streep onder. Geef mij nog een beetje ruimte ten aanzien van hoe we dat precies gaan doen, middels brieven of middels bestuurlijke overleggen, maar we gaan dit echt met een dikke streep onder de aandacht brengen bij de gemeenten. Maar het blijft een verantwoordelijkheid voor de gemeenten. Zij hebben inzicht in wat verstandig en passend is.

Dan de vraag van de heer Grinwis. U had helemaal gelijk. Ik had hem ook in mijn setje zitten, maar het papiertje is blijven kleven of ik heb niet de juiste bril op. Het betreft de twee belangrijke aanbevelingen die er zijn. Het betreft het op diepte houden van een vaarweg en een goede ontsluiting van de vaarweginformatie. Over de invulling en de voortgang van de ingezette acties wordt regelmatig afgestemd met betrokken omgevingspartijen en vaarweggebruikers. De acties zullen naar verwachting in het komende jaar tot positieve resultaten leiden. In de MIRT-brief van volgend jaar voorjaar zal de actuele stand van zaken worden opgenomen. De acties betreffen onder andere het voortzetten van het maandelijks peilen en het baggeren van het Slijkpat, het afstemmen van het beleid en de verantwoordelijkheden tussen de overheidsinstanties, en het verbeteren van de communicatie voor vaarwegbeheerders door informatie duidelijker en makkelijker vindbaar te maken.

Tot zover, voorzitter. O, ik heb nog één opmerking ten aanzien van de Ring van Utrecht. Dat is ook van belang. We moeten ook even scherp zijn in de bewoordingen. Het uitgangspunt blijft wel dat we de Ring van Utrecht gaan realiseren. Dat moet ik echt ook even zeggen, gezien de omstandigheden die er zijn. Ik ga daar zeker ook spreken en kijken. Ik doe dat op korte termijn. Maar dit is nog wel het uitgangspunt waar we even aan vasthouden.

De voorzitter:

Dat waren alle vragen, ook uit de eerste termijn? Ja. Ik begin met mevrouw Vedder, want die was, met alle respect, echt de eerste.

Mevrouw Vedder (CDA):

Ik keek even op van de opmerking van de minister over dat financiële commitment van de provincie. Daarna hoorde ik de woorden "fiets en water" vallen. Toen dacht ik: misschien hebben we het dan toch over hetzelfde. Dat hoop ik, want ik wil natuurlijk niet dat er spraakverwarring ontstaat. Bij mijn weten heeft de provincie geld klaarliggen om de fietsoversteken — dat zijn no-regretmaatregelen — te realiseren, maar vordert het op de een of andere manier niet. De motie waarover ik in mijn eerste termijn sprak, die al twee jaar oud is en Kamerbreed is aangenomen, zag op dat punt. Het is dus geen financiële vraag, maar de vraag of de minister kan toezeggen dat hij met de provincie gaat kijken waarom die no-regretmaatregel, waarmee we alvast kunnen voorsorteren op de Bodegravenboog, stukt. Waarom lukt dat nou niet? Kan daar wat aan gebeuren?

Minister Tieman:

Ik ga niet op zeer korte termijn, maar ik ga op korte termijn; laat ik het zo formuleren. Het is overzichtelijk. De agenda's zijn dat nog niet, maar binnenkort mogelijk wel. Ik ga langs bij de Bodegravenboog en laat me informeren door de partijen die daarbij betrokken zijn,

ook afhankelijk van hun agenda. Dat zal op korte termijn gaan gebeuren. Dat is een toezegging van mij.

De **voorzitter**:

Die wordt genoteerd. Meneer De Hoop.

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

Toch op het laatste punt dat de minister aansneet: de Ring Utrecht en de verbreding van Amelisweerd. De minister zei dat het uitgangspunt nog steeds is dat daarmee wordt doorgegaan. Dat snap ik, want dat was ook het uitgangspunt van het kabinet. Tegelijkertijd hebben we eind april, volgens mij op 30 april, een advies gehad van de Raad van State dat er een betere onderbouwing moet komen. De minister proeft ook in dit debat dat het een wat politiek gevoelig punt is. Het zou een demissionair minister volgens mij wel sieren om terughoudend om te gaan met zo'n dossier. Ik neem aan dat de minister, los van wat het uitgangspunt is, dat wel met mij eens is.

Minister **Tieman**:

Het is al een tracébesluit, maar het punt over die terughoudendheid komt bij mij binnen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Meneer Van Dijk. Nee, sorry, meneer Bamenga. Ja, ik heb zo'n vlek ergens zitten.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik heb eigenlijk bijna dezelfde vraag als de collega van GroenLinks-PvdA. De laatste opmerking viel mij ook op, dus dat het uitgangspunt is om daaraan vast te houden. Toch heeft de minister aangegeven dat hij daarnaartoe gaat. Op het moment dat je daarnaartoe gaat, neem ik aan dat je toch openstaat voor een gesprek en ontvankelijk bent voor datgene wat verteld gaat worden. Ik hoop dus dat dat inderdaad het geval is. Ik zie best wat fracties hier die er op dezelfde manier in staan. Ik hoop dat de minister rekening houdt met het toch best grote aantal partijen dat vindt dat het alternatieve plan goed is.

De **voorzitter**:

De minister.

Minister **Tieman**:

Die opmerkingen zijn binnengekomen. Ik proef dat ook uit de rondgang. Ik laat mij ook informeren over het alternatieve plan vanuit de regio. Maar we hebben hier te maken met een tracébesluit. Er is ook een juridisch aspect. Ik ga hier dus wel behoedzaam mee om.

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

Toch nog heel kort over die bereikbaarheidsnorm. Ik meende goed te beluisteren: ze zijn inderdaad ter ziele, maar dat is op rijksniveau, en toen kwamen ze weer terug in de gesprekken met de regio. Zijn het dan ook bereikbaarheidsnormen waar de regio mee aan de slag gaat, of zijn dat andere typen normen? Mij gaat het er niet zozeer om dat ze "bereikbaarheidsnormen" heten, maar wel dat we zo concreet mogelijk proberen dat ook in beleid te gieten. Als de regio dat doet, is dat helemaal oké, maar ik krijg daar graag even een nadere toelichting op van de minister.

Minister **Tieman**:

Ook voor het verslag: het gaat om indicatoren. We gaan hier heel concreet met de regio handvaten aan geven.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik ben heel blij dat na veel aandringen, ook in vorige debatten, deze minister aangeeft dat er nog keuzemogelijkheden zijn. Daar komen we serieus op terug in het tweeminutendebat. Dan heb ik het over perspectief voor de echt hachelijke situatie van de N50.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel. Ik kijk even verder rond of er in deze ronde nog een interruptie is. Dat is niet het geval.

De staatssecretaris, voor de beantwoording van de tweede termijn en eventuele openstaande vragen uit de eerste termijn.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Voorzitter. De heer Bamenga vroeg mij hoe het zat met zijn motie over de Bus Rapid Transit. We zijn op dit moment druk bezig om ook met de verschillende provincies, decentrale overheden en vervoerders te kijken hoe we de locaties waar dat kan, updaten. Ik hoop daar snel, nog dit jaar, meer over te kunnen melden. Ik denk dat hiervoor wel mooie kansen liggen op een aantal trajecten. Dan hebben we het over Eindhoven - Meierijstad, Eindhoven - Veldhoven, Utrecht - Breda, Nijmegen - Oss en Eindhoven - Waalwijk - Den Bosch. Dat zijn toevallig — dat is niet helemaal toevallig, trouwens — plekken waar de heer Bamenga en ik allebei regelmatig in de buurt zijn. Dit biedt zeker wel een paar kansen, en het past zeker in de "wat kan wel"-mentaliteit die de minister en ik proberen uit te stralen en in de praktijk te brengen op ons departement. Dit zijn nou juist van die mooie trajecten waar we echt stappen op kunnen gaan zetten. Dit gaan we dan ook voortvarend oppakken, wat mij betreft.

Dan was er nog een vraag over de Merwedelijn. Die had ik al uitgebreid beantwoord in het eerste deel. In het kader van de kracht van herhaling wil ik dat best nog een keer doen. Nee? Oké. Dat was overigens mijn enige punt in dit hele blokje.

Dan hadden we nog de vraag van mevrouw Veltman. Zij had het verzoek om met de RET in gesprek te treden over de ID-checks van de boa's. Dat kan ik van harte toezeggen. Zoals ik al zei, wordt dit een grote prioriteit voor mij als staatssecretaris. Ik kreeg vorige week al van een aantal regionale vervoerders de terechte suggestie: goed dat u de boetes verhoogt, maar zorg er dan ook voor dat we die boetes kunnen uitdelen. Daarbij lopen wij nu in de praktijk tegen een aantal problemen aan, en daar is dit er een van. Wat ons betreft gaan wij er zeker mee aan de slag om ervoor te zorgen dat we zo snel mogelijk kunnen opschalen. Die toezegging kan ik dus doen.

Dat waren de vragen, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel, en dan kijk ik even rond of er nog behoefte is aan een interruptie. Dat is niet het geval. Dan dank ik beide bewindslieden.

Dan komen we nu toe aan een altijd lastig onderwerp: zijn de toezeggingen goed geformuleerd en komen ze ook zo op papier?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
En worden ze uitgevoerd?

De **voorzitter**:

Ik vraag de Kamerleden om behoorlijk scherp te zijn of dat inderdaad zo is, en dan hoor ik het ook graag als dat niet zo is. Ik begin maar gelijk met de eerste toezegging.

- De Kamer ontvangt in het najaar een brief over de verschillende varianten van bekostiging die mogelijk zijn bij grote structuurversterkende projecten. Dat is een toezegging gericht aan de heer Stoffer.

Ik kijk even naar de minister of dat zo is.

Minister **Tieman**:

Als onderdeel van het grootschalige infrastructuuronderzoek.

De **voorzitter**:

Ik kijk naar de heer Stoffer. Hij knikt tevreden. Dan ga ik gauw verder; dan blijft u wakker.

- Voor het notaoverleg MIRT ontvangt de Kamer een plan van aanpak voor de regionale bereikbaarheidsanalyses en -profielen. Deze is gericht aan de heer Van Dijk.

Ik zie geknik, ook bij de heer Van Dijk. Dan de derde toezegging.

- De minister zegt toe een quickscan te doen bij een aantal gepauzeerde projecten, waaronder de N50 en Amelisweerd/A27, waarbij samen met de regio wordt gekeken of het mogelijk is om deze projecten gefaseerd op te pakken, en zal de Kamer hierover informeren.

De vraag is dan wel wanneer, want dat staat er niet bij.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Het ging ook over de A2.

De **voorzitter**:

O, de A2 hoort daarbij? Ik kijk even naar rechts. Ik verifieer dat gewoon even uit mijn ooghoek. De minister.

Minister **Tieman**:
Na het BO MIRT.

De **voorzitter**:

Na het BO MIRT. Is dat goed, meneer Van Dijk? Ja, dat is een brede toezegging, maar u was de eerste met deze vraag. Dat is dus inclusief de A2. Dan zijn daar geen misverstanden over. Het gaat dus om een aantal projecten, waaronder de N50, Amelisweerd/A27 en de A2. Sorry, deze toezegging was gericht aan de heer Pierik. Dit komt dus na het BO MIRT.

We gaan naar de vierde toezegging.

- De Kamer ontvangt uiterlijk 16 juli een bijgewerkte opgave van de financiële opgave die destijds op de formatietafel lag. Dit is een toezegging aan de heer Grinwis.

Dat is correct. De vijfde toezegging.

- De Kamer ontvangt voor het einde van het jaar een brief over de stand van zaken met betrekking tot de fietsbruggen bij de Afsluitdijk. Deze is ook gericht aan de heer Grinwis.

Dat is ook correct. Zes.

- De minister zegt toe na te denken over de mogelijkheid van het vervroegen van het jaartal 2034 voor de start van de woningbouw bij de extra 2,5 miljard voor het ontsluiten van de woningbouwprojecten. Deze toezegging is gericht aan de heer Van Dijk.

Ook hierbij de vraag: wanneer zal de Kamer hierover geïnformeerd worden?

Minister **Tieman**:

Voor het NO MIRT.

De **voorzitter**:

Dat is ook genoteerd. Dan gaan we naar de zevende toezegging.

- De staatssecretaris zegt toe de Kamer te informeren over snelle oplossingen voor de flessenhals Meppel. Deze is gericht aan mevrouw Veltman.

Dat heb ik hier tenminste staan. Is dat niet goed? Ik kijk even naar mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

In het kader van de flessenhals Meppel is een iets andere toezegging aan mij gedaan. Ik weet niet of die hierna nog komt.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dat klopt inderdaad. Het was een toezegging aan mevrouw Veltman om de mogelijkheid van open toegang voor andere vervoerders in de flessenhals Meppel te bekijken. Dat

was de toezegging.

Mevrouw **Veltman** (VVD):
Zeker. Dat was 'm.

De **voorzitter**:

Dat staat genoteerd; het wordt gecorrigeerd opgenomen in de notulen. De achtste toezegging.

- De minister zegt toe zich te verdiepen in het alternatief voor Amelisweerd en in gesprek te gaan met de regionale bestuurders, en zal de Kamer hier voor Prinsjesdag over informeren.

Deze is breder uitgezet, maar ik zie hier onder anderen de heer Van Dijk en de heer Bamenga staan. Er wordt geknikt, en aan de andere kant ook. De negende.

- De Kamer wordt in de zomer door de minister geïnformeerd over hoe de balans wordt gezocht tussen woon-werkverkeer en de recreatievaart, waardoor onder andere de Ketelbrug en de Haringvlietbrug vaak open moeten. Deze is gericht aan de heer Pierik.

Dat is ook correct. De tiende.

- De minister gaat in gesprek met de regio over mogelijkheden voor een versoberde variant van het aanpakken van de N36, en informeert de Kamer hierover. Deze is gericht aan mevrouw Veltman.

De vraag is dan: wanneer?

Minister **Tieman**:
Voor het NO MIRT.

Mevrouw **Veltman** (VVD):
Ik val eventjes over dat "versoberde variant". Het is gewoon de variant die nu het meest realistisch lijkt. Niet dat we een nóg soberder versie voor onze neus krijgen.

De **voorzitter**:

Ik kijk even naar de minister. Kunnen we dan gewoon noteren dat het dus gaat om de realistische variant? Ik zie geknik. Zullen we 'm zo noteren, mevrouw Veltman? Ja. Prima van u. De elfde toezegging.

- De staatssecretaris gaat afspraken maken met de regio over de decentralisatiebijdrage voor Limburg, en informeert de Kamer hierover voor het BO MIRT in het najaar. Deze was gericht aan mevrouw Vedder.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik ga het gesprek aan met Limburg. Of ik afspraken ga maken, moet uit dat gesprek blijken.

De **voorzitter**:

Meestal heb je eerst een gesprek en volgen daarna de afspraken. Maar u gaat in gesprek, en mogelijk volgen er dan afspraken? Goed. Dan noteren we dat ook. Dan gaan we naar de twaalfde.

- De staatssecretaris zal de Kamer informeren over de uitkomsten van de verkenning naar publieke mobiliteit in Zeeland. Deze is gericht aan de heer Stoffer.

Heb ik de datum gemist, meneer Stoffer? Ja, hè?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Voor het einde van het jaar komen we daarmee.

De heer **Stoffer** (SGP):

Het einde van het schooljaar?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dat ligt eraan van wie.

De **voorzitter**:

Ik hoor de heer Stoffer zeggen dat "voor het einde van het jaar" goed is.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik was van plan om nog een poosje te blijven, voorzitter. Ik weet niet of de kiezer dat ook vindt, maar ...

De **voorzitter**:

Dan gaan we naar toezegging dertien.

- De Kamer wordt geïnformeerd over hoe er budgettair zal worden omgegaan met het project Noord/Zuidlijn. Die toezegging was gericht aan de heer Bamenga.

Hij knikt, en aan de andere kant wordt ook geknikt, dus die staat vast. Dit komt voor het notaoverleg MIRT, begrijp ik. De veertiende.

- De minister gaat langs bij het project Bodegravenboog en zal de Kamer informeren over de uitkomsten van die gesprekken. Deze is gericht aan mevrouw Vedder.

Er wordt van beide kanten geknikt. Dan de laatste, althans op mijn lijstje, maar ik word graag gecorrigeerd.

- De staatssecretaris gaat in gesprek met de RET over hoe er in Rotterdam zowel boa's als politie worden ingezet. Deze is gericht aan mevrouw Veltman.

De staatssecretaris knikt. Mevrouw Veltman steekt haar hand op.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Het is prachtig geformuleerd, maar ik ga er wel van uit — en ik denk echt wel dat dat gebeurt — dat de Kamer daar vervolgens ook over geïnformeerd wordt.

De **voorzitter**:

Het is dan wel de vraag wanneer.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Nadat ik er ben geweest, voorzitter. Ik mag me met heel veel dingen bemoeien, maar van mijn secretaresse mag ik me niet bemoeien met mijn eigen agenda.

De **voorzitter**:

Daar komt u niet mee weg!

Staatssecretaris **Aartsen**:

Zo snel als mogelijk.

De **voorzitter**:

Daar komt u niet mee weg bij deze voorzitter. Ik wil gewoon een termijn horen, een datum.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Voor de verkiezingen kom ik daarop terug.

De **voorzitter**:

Vindt u dat goed, mevrouw Veltman?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Graag. Het is zo snel mogelijk. De staatssecretaris heeft zelf aangegeven dat hij dit een prioriteit vindt. Het is fijn hoe hij zich hiervoor inzet.

De **voorzitter**:

Dan kijk ik naar de Kamerleden om te zien of ik een toezegging heb gemist. Meneer De Hoop.

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

In het begin van het debat heb ik van de minister de toezegging gekregen dat hij de Kamer gaat informeren over de verschillende indicatoren in het kader van de brede welvaart die meegenomen worden bij woningbouw en mobiliteit. Dat zou in het najaar gebeuren, geloof ik.

De **voorzitter**:

Er wordt instemmend geknikt vanuit de hoek van de minister en de ondersteuning. Die staat dus ook genoteerd, meneer De Hoop.

Mag ik dan concluderen dat de toezeggingen zijn afgerond?

Het lid Bamenga heeft een tweeminutendebat aangevraagd. Ik verwacht dat daar wel bij wordt aangesloten. Buiten de microfoon wordt de vraag gesteld wanneer dat tweeminutendebat dan zou kunnen plaatsvinden. Ja, daar ga ik niet over als voorzitter. Dat ligt aan de plenaire griffier. Morgen, denk ik.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
De eerste week na het reces?

De **voorzitter**:

We gaan wel meemaken wanneer het is. Ik kijk nog eenmaal rond. Het is bijna afgerond. Ik kijk naar de kant van de bewindslieden. Zijn er nog nabranders? Niet van deze kant.

Dan dank ik iedereen voor de aanwezigheid, en ook de kijkers thuis. Het was een lange zit. Ik dank de Kamerleden en de bewindslieden. Ik dank de ambtelijke ondersteuning en de ondersteuning vanuit de bodes en iedereen die deze uitzending mogelijk heeft gemaakt. Ik sluit hierbij de vergadering.

Sluiting 16.40 uur.