

Tweede Kamer, Strategische keuzes bereikbaarheid

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Concept

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 28 maart 2024 overleg gevoerd met de heer Harbers, minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Heijnen, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 maart 2024 inzake strategische keuzes bereikbaarheid (36410-A, nr. 49);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 maart 2024 inzake appreciatie TNO-rapport De energietransitie en het risico op vervoersarmoede (31305, nr. 449);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 maart 2024 inzake voortgang MIRT-onderzoeken Nedersaksenlijn en Lelylijn (36410-A, nr. 48);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 maart 2024 inzake hoofdlijnen herijking Goederenvervoeragenda (34244, nr. 10);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 maart 2024 inzake basiskwaliteitsniveau spoor (29984, nr. 1184);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 maart 2024 inzake voortgang Toekomstperspectief Automobilititeit (31305, nr. 451).**

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

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Postma

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

Voorzitter: Peter de Groot

Griffier: Meedendorp

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Bamenga, Olger van Dijk, Peter de Groot, Heutink, De Hoop en Veltman,

en de heer Harbers, minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Heijnen, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 15.00 uur.

De **voorzitter**:

Een hele goedemiddag aan iedereen die hier vanmiddag aanwezig is op de publieke tribune en aan de mensen die dit debat op afstand zullen volgen. Een warm welkom aan de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en hun

ondersteuning. Welkom aan de leden en aan de ondersteuning van de griffie; ik doe dit natuurlijk in de goede volgorde. Ik zie de heer Bamenga van D66 binnenkomen. Ik heet ook hem van harte welkom bij dit debat van vanmiddag. We gaan het debat van vanmiddag, het debat Strategische keuzes bereikbaarheid, starten met een inbreng van de rapporteur van de commissie. Laten we dat maar snel doen, want we hebben vanmiddag maar drie uur de tijd. Ik zal straks de spelregels voor de eerste termijn nog uitleggen. Ik zou nu dus graag het woord willen geven aan mevrouw Veltman van de VVD in de hoedanigheid van rapporteur van deze commissie. Gaat uw gang.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Voordat ik begin, wil ik graag de commissiestaf hartelijk bedanken voor de geboden ondersteuning om dit rapporteurschap goed te kunnen invullen.

Voorzitter. Dank voor de mogelijkheid om als rapporteur Woningbouw en Mobiliteit namens de commissie een inbreng te leveren. Het kabinet investeert de komende jaren 7,5 miljard euro in de bereikbaarheid van nieuwe woningen. Mijn voorganger Minhas richtte zich vorig jaar op transparantie over de afwegingen bij de verdeling van deze middelen. Nu deze middelen in beginsel zijn verdeeld, richt ik mijn rapporteurschap met name op de doelmatige besteding van deze middelen uit het Mobiliteitsfonds, mede vanuit het perspectief van brede welvaart en de wijze waarop de Kamer daarover wordt geïnformeerd.

Voorzitter. Op verzoek van de vorige rapporteur heeft de minister in de brief van oktober vorig jaar uiteengezet op welke wijze de middelen voor woningbouw mobiliteit zijn verdeeld over de zeventien grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. Tevens heeft hij hierin uiteengezet hoe het betreffende afweegkader is toegepast op de voorstellen van de regio's. De concrete maatregelen binnen de regio's waren al eerder benoemd en zijn inmiddels geformaliseerd met de Tijdelijke regeling specifieke uitkering mobiliteitspakketten — dat is een hele mond vol — ten behoeve van woningbouw. Het afwegingsproces is hiermee in principe afgerond.

Ondanks de toelichting van de minister op het afwegingsproces blijft echter onduidelijk waarom specifiek deze mobiliteitspakketten zijn geselecteerd. Zo wordt niet weergegeven welke opbrengsten worden verwacht uit de kwalitatieve, ruimtelijke en integrale afwegingen voor bijvoorbeeld bedrijvigheid, een gezond en veilig leefmilieu, ruimtelijke kwaliteit, energie en circulariteit, klimaatbestendig en natuurinclusief bouwen, water en bodem, en verkeersveiligheid. De verwachte opbrengsten van individuele maatregelen worden in het geheel niet toegelicht, terwijl we wel willen weten of met de inzet van de middelen concrete doelen worden bereikt.

Kan de minister de Kamer informeren over de verwachte maatschappelijke opbrengsten van de geselecteerde maatregelen? Welke positieve effecten worden verwacht voor bijvoorbeeld de regionale bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, bedrijvigheid, gezondheid en circulariteit? Kan de minister toelichten in hoeverre met dit afwegingsproces is voorkomen dat ook minder doelmatige projecten zijn geselecteerd? Is in de praktijk kritisch afgewogen welke individuele maatregelen moeten worden geselecteerd of moeten afvallen? Kunt u voorbeelden geven van individuele maatregelen die bij toepassing van het afwegingskader zijn afgevallen? Graag krijg ik een reactie van de minister.

Voorzitter. Over de voortgangsrapportages wil ik graag het volgende opmerken. Evenals mijn voorganger waardeer ik het dat dit kabinet bij de MIRT-najaarsbrief jaarlijkse voortgangsrapportages naar de Kamer zal sturen met daarin de voortgang, de mijlpalen en de financiële situatie. Mag de Kamer ervan uitgaan dat zij dit najaar de eerste voortgangsrapportage zal ontvangen? Mijn voorganger heeft ervoor gepleit om in deze voortgangsrapportages ook de opbrengsten voor de maatschappij te betrekken en inzicht te geven in de doeltreffendheid en doelmatigheid van de bestedingen. Ik heb geen duidelijke toezegging hierop kunnen terugvinden.

In de oktoberbrief licht de minister toe dat de gemeenten en de regio's de verwachte maatschappelijke opbrengsten nader zullen uitwerken als onderdeel van de reguliere planologische procedures bij de ontwikkeling van woningbouwlocaties. Wellicht biedt dit aanknopingspunten voor zowel de voortgangsrapportages als de evaluaties. Kan de minister toezeggen dat in de voortgangsrapportages ook de maatschappelijke opbrengsten zullen worden betrokken en dat inzicht wordt gegeven in de doeltreffendheid van de bestedingen? Ik begrijp dat hiervoor inspanningen van de gemeenten en de regio's nodig zijn en wil benadrukken dat deze inspanningen zo beperkt mogelijk moeten blijven.

Voorzitter. Tot slot heb ik een vraag over de tussenevaluatie en de eindevaluatie, die uiteraard pas over enkele jaren zullen worden uitgevoerd. Kan de minister tijdig een voorstel voor de opzet van deze evaluaties aan de Kamer voorleggen, waarin ook aandacht zal zijn voor de wijze waarop doeltreffendheid en doelmatigheid zullen worden bepaald, en waarin de maatschappelijke opbrengsten zullen worden betrokken?

Tot zover mijn inbreng, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, rapporteur Woningbouw en Mobiliteit. Namens de commissie dank ik u voor het gedane werk. Ik kijk even naar de regering. Wie antwoordt als eerste? Dat is de minister. Alleen de minister zal een reactie geven.

Minister Harbers:

Dank u wel, voorzitter. Mede namens de staatssecretaris wil ik mevrouw Veltman bedanken voor haar inbreng en voor het feit dat zij de rol van rapporteur voor het programma Woningbouw en Mobiliteit op zich neemt. Ik zou een korte toelichting op het programma willen geven en zal daarbij ook de vragen van rapporteur Veltman beantwoorden. Het kabinet Rutte IV heeft in totaal 7,5 miljard euro beschikbaar gesteld voor een goede ontsluiting van nieuwe woningen in de NOVEX-woningbouwlocaties en daarbuiten. Alweer anderhalf jaar geleden hebben we samen met de minister van BZK en de verschillende regio's deze investering verdeeld. Daarbij zijn vier typen afspraken gemaakt: bovenplanse infrastructuur voor de ontsluiting van woningbouw op korte termijn ter waarde van 1,5 miljard euro, mobiliteitspakketten voor 1,5 miljard euro, overschaalsprongen voor 2,8 miljard euro en netwerkopgaven in den brede voor 2,1 miljard.

We zijn toen voortvarend van start gegaan met het opstellen en uitvoeren van de specifieke uitkeringen voor woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur — dat is een hele mond vol — en mobiliteitspakketten. Bijna alle 105 beschikkingen voor woningbouw op korte termijn zijn inmiddels afgegeven aan de gemeenten. De specifieke

doeluitkering mobiliteitspakketten is afgelopen 1 maart gepubliceerd. De 22 gemeenten die hiervoor in aanmerking komen op grond van de bestuurlijke afspraken kunnen tot 30 april hun aanvraag indienen.

Dan ga ik meer richting de vragen. Allereerst wil ik even opmerken dat de beheersing van het programma vorm krijgt. We zetten expertteams op om gemeenten van praktische steun te voorzien en we maken een opzet voor de jaarlijkse voortgangsrapportage. We zijn voornemens om deze met de MIRT-brief naar de Tweede Kamer te sturen. Dit was de slotvraag in het betoog van de rapporteur. Ik verwacht binnen enkele weken een dummieversie van deze voortgangsrapportage met de rapporteur te kunnen delen. Indien gewenst — daar ga ik zomaar vanuit — kunnen we die verder bespreken, zodat we samen tot het goede type rapportage komen dat het benodigde inzicht geeft.

Deze voortgangsrapportage richt zich op de output van het programma Woningbouw en Mobiliteit, conform het Plan van Aanpak Beheersing programma Woningbouw en Mobiliteit, dat vorig jaar zomer met de Kamer is gedeeld. Deze rapportage geeft inzicht in de voortgang van de aanleg van infrastructuur en de daaraan gekoppelde woningbouw. Daarnaast is er aandacht voor de financiën en voor de kansen en risico's die van belang zijn voor het programma.

Mevrouw Veltman vroeg veel aandacht voor de bredere maatschappelijke effecten. De bredere maatschappelijke effecten van het programma treden natuurlijk vooral op wanneer de infrastructuur is aangelegd en de woningen bewoond zijn. Daarom nemen we het meten van die effecten sowieso mee in de eindevaluatie van het programma. De eindevaluatie zal naast de reguliere doelmatigheids- en doeltreffendheidsvragen kijken naar een bredere set van maatschappelijkewelvaartsindicatoren. Tijdens de looptijd van het programma wil ik inzicht krijgen in wat wel en wat niet goed werkt, zodat we tijdig kunnen bijsturen. Die ambities werken we dan in samenspraak met de experts de komende periode verder uit in een opzet, die ik dit najaar met de Kamer zal delen via de MIRT-brief.

Dit was alles wat we ons voornamen. Tegelijkertijd merk ik ook ... Wat weet je nu op voorhand van die maatschappelijke effecten? Die vraag zat ook in het betoog van mevrouw Veltman. Ze zijn nog niet altijd kwantitatief, maar soms wel kwalitatief. Deze vraag hebben we al een paar keer aan snee gehad. Om die reden hebben we al eerder de criteria gedeeld, maar ik denk dat we daarin nog een verdere verdieping moeten doen. Als hierover nog onduidelijkheid bestaat, moeten we deze aan het begin van deze zittingsperiode van de Kamer uit de wereld helpen.

Mevrouw Veltman vroeg om ook de maatschappelijke opbrengsten in de voortgangsrapportages inzichtelijk te maken. Dit wil ik dus niet beperken tot de eindevaluatie. Die opbrengst wil ik ook in de komende voortgangsrapportages gewoon inzichtelijk maken. Vanzelfsprekend zullen we even naar een manier moeten zoeken, zodat het er niet toe leidt dat gemeenten met een enorm pakket huiswerk worden opgezadeld om de rapportage te maken. Dat zat immers ook in de vraag van mevrouw Veltman besloten. Dit zeg ik haar dus bij dezen toe. We zullen de maatschappelijke opbrengst dus niet alleen in de eindevaluatie inzichtelijk maken. We zullen deze dit jaar nog verder inzichtelijk maken, zodat deze ook in de reguliere voortgangsrapportages opgenomen kan worden.

Er was ook een vraag over de selectie van maatregelen. Die was overigens ook weer aan de hand van de verwachte maatschappelijke opbrengsten van de maatregelen, maar ook aan de hand van de afweging van de maatregelen in het afwegingsproces. De mobiliteitsmaatregelen zijn geselecteerd op hun bijdrage aan het bereikbaar maken van de zeventien grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. Ze leveren daarmee een positieve bijdrage aan de bereikbaarheid op het hoofdspoornet en het hoofdwegennet en aan de lokale en regionale bereikbaarheid. Het concentreren van inwoners in de grootschalige woningbouwlocaties is over het algemeen gunstig voor het ov-gebruik, fietsen en lopen. Daardoor wordt het hoofdwegennet, dat in de regio's heel vaak niet heel veel extra meer kan hebben, weer minder belast. Het doel van het afweegkader Woningbouw en Mobiliteit was om samen met de regio te komen tot integrale, doelmatige en maatschappelijk kosteneffectieve pakketten van samenhangende maatregelen. De kwantitatieve score op de elementen woningbouwwaarde, bereikbaarheidswaarde en kosteneffectiviteit van de mobiliteitspakketten is uitgevoerd op pakketniveau. De maatregelen in de pakketten hebben invloed op elkaar en moeten dan ook echt als geheel gezien en beoordeeld worden. De wenselijkheid van de bewuste woningbouwlocaties is toen kwalitatief getoetst op de criteria randvoorwaarden en ruimtelijke integrale afwegingen. In het kader van de NOVI en de verstedelijkingsstrategieën had immers al een uitgebreid ruimtelijk voortraject plaatsgevonden.

Om te voorkomen dat met de pakketaanpak ook minder doelmatige projecten zouden worden geselecteerd, zijn de mobiliteitsmaatregelen gefilterd op randvoorwaardelijkheid voor en toerekenbaarheid aan de woningbouw, conform de doelstelling uit het coalitieakkoord. Er zijn toen ook veel maatregelen voorgesteld die weliswaar vanuit regionaal perspectief heel nuttig en noodzakelijk kunnen zijn, maar geen relatie hadden met of toerekenbaar waren aan de woningbouw. Dat laatste was een harde eis om toegelaten te worden.

Daarna zijn de maatregelen als pakket gescoord op de criteria uit het afweegkader. Maatregelen voor nationale netwerken en de relatie met woningbouw zijn apart gezien via de netwerkanalyse woningbouw.

Tot slot. Is dit ook kritisch beoordeeld? Ja. Individuele maatregelen zijn kritisch beoordeeld op hun bijdrage aan de bereikbaarheid van de woningbouw. We hebben veel voorbeelden van maatregelen die daarbij afvielen. Het ging dan heel vaak om regionale fietspaden, aanpassing van kruispunten, rondwegen en dat soort type maatregelen, die voorgesteld waren maar geen duidelijke verbinding hadden met de woningbouwopgave op de betreffende locatie of in de betreffende regio. Als mevrouw Veltman als rapporteur hierin nader inzicht wil, is zij van harte uitgenodigd. Dan kunnen we daar met haar zelfs op projectniveau nog even een blik op werpen. Ik weet niet of dit niet te ver voert voor dit commissiedebat.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dank aan de minister voor de reactie namens het kabinet. Ik kijk even naar mevrouw Veltman. Is dit afdoende of wil zij hierop nog reageren? Anders gaan we starten met de eerste termijn. Mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Nou, voorzitter, nog heel even kort. Dank voor de reactie. Ik denk dat het heel goed is om samen nog even in de verdieping te gaan met betrekking tot die indicatoren. We kunnen ons als commissie goed voorbereiden op de voortgangsrapportage en de evaluatie, als we aan de voorkant weten waarop we gaan meten. Wat betreft het nader inzicht in de afweging die per project is gemaakt: we moeten even kijken hoever we gaan, maar ik ben van harte bereid om dat namens de commissie te doen.

De **voorzitter**:

Hartstikke mooi. Hiermee sluiten we dit onderdeel voor nu af en gaan we beginnen met de eerste termijn van de kant van de Kamer voor het verdere commissiedebat. Ik zou willen meegeven dat u als spreker vier minuten heeft voor uw inbreng. Gezien de tijd van drie uur zou ik willen voorstellen om te starten met drie interrupties onderling. Als we straks bij de termijn van de minister en de staatssecretaris komen, kijken we even hoe het met de tijd staat. Ik zou dus graag als eerste het woord willen geven aan de heer Heutink van de PVV. Gaat uw gang.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter, dank u wel. We hebben grote moeite met dit debat. Dat is niet omdat we niet willen nadenken over strategische keuzes, maar vanwege de timing. Dit debat kruist dwars door de formatie. Strategische keuzes maken we immers aan tafel en niet nu in dit debat.

Voorzitter. Dit gezegd hebbende willen we nogmaals de staat van onze mobiliteit adresseren in dit debat.

De **voorzitter**:

Dat gezegd hebben heeft u een interruptie van de heer De Hoop van Groen-Links-Partij van de Arbeid.

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

Voorzitter. Even voor de helderheid: de heer Heutink vindt dat wij in de Kamer geen debat kunnen voeren over het maken van strategische keuzes omdat er onderhandelingen zijn. Maar dit is het moment waarop wij als Kamer kunnen sturen op wat we willen doen met de infrastructuur. Daarmee zegt de heer Heutink dus eigenlijk: "Dat doen wij dan in achterkamertjes met de onderhandelende partijen. Zij maken dan de keuzes. Het moment van de Kamer... Jammer, maar dat doen we dit jaar niet. Nee, het moet aan de formatietafel gebeuren en de Kamer moet dan maar even geen debat voeren." Ik vind dat een verrassende inbreng van de PVV. Laat ik het daarbij houden.

De **voorzitter**:

Verrassend. De heer Heutink, gaat uw gang.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik ben blij om te horen dat de heer De Hoop verrast is. Dat is dan in ieder geval gelukt vandaag. Het gebeurt inderdaad niet vaak, maar we hebben ook in de procedurevergadering al voorgesteld om dit debat uit te stellen, juist vanwege het feit dat het MIRT op dit moment zo goed als leeg is. Er gebeurt eigenlijk helemaal niets, behalve wat verkennende werkzaamheden. Dat maakt de timing ongelukkig. We hebben een

demissionair kabinet. Het is geen missionair kabinet. Dus wat kunnen we van ze verwachten? En ja, misschien is de heer De Hoop iets te snel om dit nu te doen. We zijn volop aan het praten met elkaar. Laten we dan dat even afwachten. Er is dan voldoende ruimte om later te bekijken hoe we dat met elkaar gaan inkleuren.

De voorzitter:

Vervolgt u uw betoog, meneer Heutink. Gaat uw gang.

De heer Heutink (PVV):

Ik heb net gezegd dat we de staat van de mobiliteit dan nogmaals in dit debat willen adresseren. Dat gaan we ook doen. De Nederlander staat stil. Nee, dit is geen pleidooi om de mensen aan het wandelen te krijgen. Nee, de Nederlander komt vrijwel niet meer van A naar B. Treinen vallen om de haverklap uit. Hele stukken spoor zijn onbegaanbaar vanwege achterstallig onderhoud. De files op de snelwegen worden alsmaar langer. De provincies hebben de grootste moeite om het busvervoer aan de man te brengen. En zo kan ik nog wel een tijdje doorgaan. De bereikbaarheid van Nederland heeft een regelrecht dieptepunt bereikt en dus staat de Nederlander stil.

Dit kabinet heeft complete stukken infrastructuur laten verwaarlozen met als gevolg dat de dienstverlening met de dag vaker uitvalt. Neem bijvoorbeeld de vertragingen op het spoor. Alle treinen tezamen hebben in 2023 een totale vertraging van maar liefst tweeënhalf jaar gehad. Omgerekend naar minuten hebben we het dan over meer dan 1 miljoen minuten aan vertraging, en dat in één jaar. Het is niet uit te leggen dat ondertussen voor de zoveelste keer bedreigd wordt met duurder wordende treintickets. Tegelijkertijd bestelt de NS wel voor meer dan 1 miljard euro aan peperdure treinen die maar niet geleverd worden. In geen enkele branche is dit voor mogelijk te houden. Stelt u zich eens voor: een steeds slechter presterende voetbalclub die zijn tickets elke wedstrijd exorbitant verhoogt om vervolgens meer dan 1 miljard euro uit te geven aan spelers die niet komen voetballen. We zouden er hier massaal schande van spreken. De PVV doet dat in dit geval ook. De NS moet maar eerst leveren en wij moeten meer grip krijgen op NS. Daarom dienden wij gisteren moties in op dit onderwerp.

Op de snelweg is het niet veel beter. Hardwerkende Nederlanders die één of zelfs twee uur eerder van huis moeten vertrekken zodat ze op tijd kunnen beginnen met hun werkzaamheden. En dit alles om te voorkomen dat ze te laat aan hun werk beginnen en moeten overwerken. De tijd dat mensen daadwerkelijk vrij zijn in hun vrije tijd is verleden tijd. De Nederlander zit per dag uren van zijn vrije tijd te verdoen in een file of in een stilstaande trein om vervolgens thuis te komen, vroeg naar bed te gaan om daarna de volgende dag weer op tijd op te staan om een poging te kunnen doen de vastgelopen verkeersaders van ons land te trotseren. Dit kan zo niet langer. De hardwerkende Nederlander verdient een soepele en betaalbare infrastructuur die hem na een dag hard werken op de snelste manier weer thuisbrengt.

Tot slot. We hebben een probleem met de veiligheid in ons openbaar vervoer. Diverse trajecten in Nederland zijn voorzien van meereizende politieagenten om de overlastgevende asielzoekers in toom te kunnen houden. En dat dit nodig is, is wat ons betreft compleet van de zotte. We moeten het tuig uit ons ov weren, permanent. We moeten de veiligheid van reizigers en het spoorpersoneel echt beter waarborgen. Daarbij wil ik het voor dit debat laten.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U heeft een interruptie van de heer Olger van Dijk van Nieuw Sociaal Contract.

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

Dank aan de collega van de PVV voor zijn bevlogen verhaal waarin hij schetst hoe mensen in hun dagdagelijkse werkzaamheden te maken hebben met inderdaad drukkeren wegen en minder vaak rijdende of overvolle treinen. We hebben ook moeite om infrastructuur aan te leggen. Tegelijkertijd wil ik de heer Heutink vragen ook wat meer creatief na te denken in dit toch strategische debat. Hij schetst een beeld alsof elke werknemer 's ochtends vroeg naar z'n werk moet, 's avonds weer teruggaat en dan de dag erna weer hetzelfde. We hebben ook in deze commissie gesproken over een andere aanpak voor het spreiden van het verkeer over de dag en over de week. De minister heeft daarop gereageerd. De motie daarover is aangenomen. Zouden we niet veel meer op die manier naar dit vraagstuk moeten kijken? Ziet de PVV niet ook ruimte om op die manier Nederland in beweging te houden?

De **voorzitter**:

Dank voor uw interruptie. Deze is zo lang, dat die wel het begin van een eerste termijn lijkt. Ik wil u vragen korte interrupties te doen en tot vragen te komen. De heer Heutink, PVV.

De heer **Heutink** (PVV):

Het is natuurlijk een creatieve manier van kijken naar hoe we mobiliteit organiseren, maar tegelijkertijd is dit ook pure armoede. Doordat wij het niet voor elkaar krijgen om bredere wegen aan te leggen of de treinen fatsoenlijk te laten rijden, moeten we de mensen dus maar gaan spreiden. Dat is niets meer dan pure armoede, terwijl we hier een basistaak hebben om het fatsoenlijk te organiseren. Moeten we dan nu maar deze pleister gaan plakken, omdat het niet lukt? Het is een oplossing, maar het lost niet daadwerkelijk het onderliggende probleem op.

De **voorzitter**:

Afdoende zo? Ik zie een ja. Dan gaan we door met de volgende spreker van de kant van de Kamer. Dat is mevrouw Veltman namens de VVD.

De heer **Bamenga** (D66):

Sorry, voorzitter, ik had m'n hand omhooggestoken.

De **voorzitter**:

O, dat heb ik niet gezien. Excuus. Dan ga ik u zeker nog even het woord geven. De heer Bamenga van D66, gaat uw gang.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik had eerst een andere vraag, maar toen hoorde ik de bijna laatste zin van de heer Heutink over asielzoekers. Ik ben benieuwd hoe de heer Heutink kijkt naar het mensen aanspreken op groepskenmerk. Hoe kijkt de PVV ernaar om dat op deze manier te doen?

De heer **Heutink** (PVV):

Ik weet niet zo goed wat meneer Bamenga bedoelt met het "aanspreken op groepskenmerk", maar ik neem aan dat hij bedoelt dat ik het heb over overlastgevende asielzoekers. Feit is dat wij ons er grote zorgen over maken dat in bussen en treinen rond Ter Apel personeel in het gezicht gespuugd wordt, dat bij Budel buslijnen geschrapt worden omdat mensen daar niet meer durven te rijden, en dat mensen zich in de trein onveilig voelen. Dat laten we hier allemaal gebeuren. Daar moeten we wat aan doen. Het gebeurt consequent veel te vaak en ik verwacht van de staatssecretaris dat ze daar keihard op gaat ingrijpen. En ja, we moeten de problemen gewoon benoemen in dit debat en dat doen we dan ook.

De **voorzitter**:

De heer Bamenga, gaat uw gang.

De heer **Bamenga** (D66):

Nou ja, eens dat mensen die overlast geven aangesproken moeten worden op het feit dat ze overlast geven, maar het gaat mij erom dat u in dit geval gebruikmaakt van een groepskenmerk en dat u eigenlijk iedereen over één kam scheert. Dat staat D66 niet toe. Nu kom ik op mijn vraag. De heer Heutink geeft heel duidelijk aan dat mensen in de file zitten en dat dit zo niet langer kan. Het moet soepeler. Onze infrastructuur zou soepeler moeten kunnen. Ik hoor u de problemen beschrijven, maar ik hoor nog geen oplossing. Hoe kijkt u bijvoorbeeld naar Betalen naar Gebruik, dat D66 als oplossing ziet?

De heer **Heutink** (PVV):

Om toch nog even terug te komen op de asielzoekersproblematiek: ik verzin dit niet. Dit staat letterlijk in de jaarrapportage van NS, waarin staat dat het aantal veiligheidsincidenten fors is toegenomen. NS noemt daarbij de problematiek onder asielzoekers als oorzaak. Ik verzin dit dus niet. Ik scheer mensen niet over één kam. Het is gewoon de problematiek zoals deze op tafel ligt en dat mogen we volgens mij prima benoemen. Betalen naar Gebruik is eigenlijk een ordinaire belasting voor de automobilist. Op het moment dat rekeningrijden wordt ingevoerd is de automobilist per saldo veel duurder uit dan dat deze nu is. Dat D66 dit gebruikt als argument om mensen de auto uit te jagen en in het ov te stoppen, is aan D66. Wij gaan daar niet in mee en voelen daar echt helemaal niets voor.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel. Ik kijk even of dat nog tot een vervolg leidt. Dat is niet het geval. Ik kijk nog even één keer goed. Er zijn geen andere interrupties. Dan is nu wel het moment aangebroken, mevrouw Veltman. Gaat uw gang.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Inwoners van Nederland en werknemers van bedrijven in Nederland en daarbuiten moeten op een goede manier van A naar B kunnen gaan en vrij zijn om te kiezen hoe zij dat willen doen. Maar we staan veel vast en het wordt steeds drukker. We moeten de komende jaren werkbare oplossingen bieden om Nederland weer bereikbaar te maken. We willen auto kunnen blijven rijden op een slimme manier. We willen een aantrekkelijk vestigingsklimaat houden voor onze economie.

Voorzitter. De auto is nu belangrijk en die blijft in de toekomst belangrijk. Ik ben blij dat het Toekomstperspectief Automobilititeit dat onderschrijft. Een vraag die ik hierover aan

de minister wil stellen komt voort uit het feit dat veel decentrale overheden maatregelen nemen die het de auto juist moeilijk maken. Wat gaat de minister doen om gemeenten ook op hun verantwoordelijkheid te wijzen?

Met betrekking tot onderhoud op het hoofdwegennet vraag ik de minister of het geld dat hiervoor nu binnen het MIRT beschikbaar is gekomen, ook goed en volledig wordt besteed. Dat de aanleg van projecten voor een groot deel op pauze is gezet, veroorzaakt nog grotere knelpunten. Ik vraag de minister waar woningen worden bijgebouwd, maar de infrastructuur achterblijft. En waar moeten we juist investeringen doen om de woningbouw te versnellen? Kunnen de minister en de staatssecretaris aangeven wat zij eraan doen om de problemen die door de pauzeknop ontstaan te voorkomen of in ieder geval te minimaliseren? En hoe zorgen zij ervoor dat de grootste knelpunten bovenaan het lijstje blijven staan? In het bijzonder vraag ik aandacht voor de draaischijf rond Utrecht, de A27/A12, het knooppunt A1/A30 bij Barneveld en knooppunt Hoevelaken. We hebben het er eerder over gehad, maar toch. De rechter heeft recent een tussenuitspraak gedaan over het doortrekken van de A15. Het lijkt kansrijk, maar het Rijk moet compensatie voor de stikstofuitstoot beter onderbouwen. Ik wil graag van de minister weten welke betekenis een positief vervolgbesluit kan hebben voor andere vanwege stikstof gepauzeerde projecten. Ook van belang voor de bereikbaarheid is dat we onze infrastructuurprojecten daadwerkelijk kunnen uitvoeren. De aanbesteding voor de renovatie van de Van Brienoordbrug mislukte. De aannemer moest te veel hoge risico's voor zijn rekening nemen. Rijkswaterstaat gaf aan open te staan voor kritiek en dat bijvoorbeeld in serie bouwen in de toekomst beter is om risico's te verlagen. Mijn vraag aan de minister is hoe hier verder invulling aan wordt gegeven.

Voorzitter. Strategische keuzes vragen ook om innovaties in het wegverkeer. Innovaties bieden veel kansen voor bijvoorbeeld verkeersveiligheid maar ook voor gebieden waar geen conventionele ov-verbinding mogelijk is. Kan de minister aangeven hoe de nationale aanpak er voorstaat en of er belemmeringen zijn om stappen te kunnen zetten richting verdere uitrol in de toekomst? Mobiliteit van de toekomst betekent niet alleen focus op weg en spoor, maar ook de ontwikkeling van bijvoorbeeld de hyperloop en elektrisch vliegen op kortere afstand. Kan de minister aangeven hoe hij dit inpast in het toekomstige mobiliteitssysteem? Mensen zullen ook voor langere afstanden willen blijven vliegen. Dit is ook gebleken uit een onderzoek van IenW. Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat vliegen integraal onderdeel blijft van ons toekomstige mobiliteitssysteem?

Dan openbaar vervoer. Wat ons betreft moeten er in Nederland goede verbindingen zijn tussen verschillende vervoerssoorten. Hiervoor moet er een betere auto- en fietsbereikbaarheid komen rondom ov-knooppunten. Waar dat niet mogelijk is, zijn combinaties van taxi's, doelgroepenvervoer en deelvervoer goede oplossingen.

Dan het basiskwaliteitsniveau van het spoor. Wat ons betreft is het uitgangspunt dat de meest belemmerende knelpunten het eerst worden aangepakt en dat de rekening voor de belastingbetaler niet hoger wordt. Is dit ook het uitgangspunt van de staatssecretaris? Hoe stuurt zij hierop bij ProRail?

Tot slot het goederenvervoer. Mij bekruipt het gevoel dat goederenvervoer per spoor nogal eens het onderspit delft, terwijl we met goederen over spoor een zogenaamd modal shift kunnen maken en de CO₂-uitstoot fors kunnen verminderen. Ik begrijp heel

goed dat goederenvervoer over spoor grote uitdagingen kent om hinder en risico's voor omwonenden te voorkomen en te beperken. Voor mij is het vanzelfsprekend dat de overheid hier keihard voor moet werken. Maar het is ook van belang om te beseffen dat goederenvervoer noodzakelijk is om onze maatschappij draaiende te houden. Ik vraag de staatssecretaris hoeveel spoortreinen er daadwerkelijk meer zijn gaan rijden in het afgelopen jaar ter vervanging van het transport over de weg. En wat is er aan de hand in Botlek en Pernis? Deze rangeerplekken liggen al lange tijd stil en liggen eruit. Wanneer is het probleem opgelost? Wat doet de staatssecretaris eraan om te voorkomen dat dit weer gebeurt? Wanneer kan het allemaal weer gaan functioneren? Is door het mogelijk noodzakelijk verplaatsen van het rangeren niet ook sprake van een toename van het veiligheidsrisico?

Dank u, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw bijdrage. U heeft een interruptie van de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid. Gaat uw gang.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank aan mevrouw Veltman voor haar bijdrage. Ik heb een vraag over de A27 bij Utrecht. Het vorige kabinet heeft aangegeven dat het voorstel van de regio zou worden overgenomen wanneer een alternatieve invulling binnen de bestaande bak de bereikbaarheidsproblematiek op gelijkwaardige wijze zou oplossen. Nu is het mooie nieuws dat het niet alleen op gelijkwaardige wijze is, maar dat het ook goedkoper is, veiliger, beter voor de luchtkwaliteit en emissies, sneller want het leidt tot minder vertraging en heeft een betere vervoersdoorstroom, en beter voor de stikstofpositie. Bovendien kappen we geen bomen. Ik vraag mevrouw Veltman of de VVD ervoor openstaat om dat alternatief van de regio over te nemen, want ik heb toch het gevoel dat er nog wat weerstand zit bij de VVD. Ik vraag mevrouw Veltman daar open naar te kijken, want ik ben ervan overtuigd dat dit een betere oplossing is, die veel minder geld kost en meer ruimte biedt voor andere infraplannen, wat haar partij ook belangrijk vindt. Ik hoop dat zij daarvoor openstaat en ik ben benieuwd hoe zij naar dat alternatief kijkt.

Mevrouw Veltman (VVD):

De heer De Hoop begint mij al te leren kennen en dan is het een retorische vraag. Ja, ik sta altijd open voor dingen. Wij staan ook open voor de A27. We hebben deze week een technische briefing gehad om tot ons te nemen wat dat alternatief dan behelst. U zegt ervan overtuigd te zijn dat het op allerlei manieren beter kan, maar ik moet u zeggen dat ik daar nog niet van overtuigd ben. Daar zitten we dan toch met een verschil van opvatting. Ik wil me er nog wel heel graag verder in verdiepen, maar ik zie dat er aannames zijn gebruikt — dit is in de briefing gisteren ook bevestigd — bijvoorbeeld dat wordt uitgegaan van een bepaalde verschuiving van het gebruik van de auto naar het gebruik van de fiets of het ov. Over hoe het spoor loopt in Nederland kent u op dit moment ook wel mijn mening. Dat spoor loopt niet zo lekker. Afgezien daarvan, heb ik sterk vraagtekens bij het gebruiken van de aanname van die shifts als basis voor dat alternatief.

De voorzitter:

Dank u wel. Voldoende zo? Dan is nu het woord aan de heer Olger van Dijk van Nieuw Sociaal Contract.

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

Nieuw Sociaal Contract is blij met dit debat, laat ik dat ook zeggen, met de focus op de lange termijn. Om met de trends te beginnen: het is druk op de wegen en in de treinen en die drukte gaat de komende jaren toenemen. We moeten daarom grip krijgen op de bevolkingsgroei, maar ook verstandig mobiliteitsbeleid voeren. Het programma Woningbouw en Mobiliteit is daar een mooi voorbeeld van. Ook de bereikbaarheid van werklocaties is belangrijk. Mijn vraag aan de minister is — dit is ook een aanbeveling uit Elke regio telt! — of de afgelopen jaren voldoende is geïnvesteerd in programma's voor regionale ontwikkeling en bereikbaarheid, ook van nieuwe grootschalige bedrijventerreinen.

Een goede balans in investeringen tussen regio en stedelijke gebieden is voor NSC belangrijk. In mijn aangenomen motie wordt gevraagd om aspecten van brede welvaart meer te betrekken bij het afwegingskader voor nieuwe MIRT-investeringen. Ik begrijp dat in 2024 de nieuwe afweegmethode wordt opgeleverd. Kan de minister aangeven bij welke concrete projecten die wordt meegenomen? Voor de zomer ontvangen we de geactualiseerde werkwijze van de MKBA met brede welvaart. Kan dit ook al voor het MIRT-debat van 27 juni zijn?

Voorzitter. Dan de Nedersaksenlijn. Met een aantal leden van deze commissie heb ik vorige week een heel mooi bezoek gebracht aan het gebied tussen Veendam en Emmen. Ik heb gehoord hoe deze nieuwe spoorverbinding belangrijk is voor studenten en voor zorgmedewerkers, en kansen geeft voor woningbouw. Is de staatssecretaris ook zo enthousiast over de Nedersaksenlijn, mede vanuit de brede welvaart? Hoe staat het concreet met het oplossen van de budgetspanning op het deel Veendam-Stadskanaal?

De **voorzitter**:

Dat noopt tot een interruptie van de heer Heutink van de PVV.

De heer **Heutink** (PVV):

Leuk om te horen dat Nieuw Sociaal Contract zo enthousiast is over de Nedersaksenlijn. Is meneer Van Dijk ook zo enthousiast over het te verwachten prijskaartje van 1 miljard euro?

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

De Nedersaksenlijn bestaat uit verschillende fasen. Er is nu budget voor het eerste deel. Er zit wat spanning op en ik ben benieuwd hoe die op te lossen is. Maar uiteindelijk wil je de hele ontbrekende schakel aanleggen. Aan nieuw spoor zit een prijskaartje. Volgens mij wordt daar nu onderzoek naar gedaan en zijn er nog verschillende ramingen ten aanzien van die lijn. Als wij als Kamer op een gegeven moment inzien dat dit de bereikbaarheid van die mensen gaat verbeteren, dat dit ervoor gaat zorgen dat studenten niet meer twee uur bezig zijn om vanuit Ter Apel in Groningen naar hun studieplek te gaan, moeten we ook kijken hoe we dat budget kunnen regelen. Dit kan aan de formatietafel, maar ook in de Kamer.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog, meneer Olger van Dijk.

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

Zeker. De komende jaren staan beheer en onderhoud centraal en dat geeft helaas overlast. Zo is het Dijklandenziekenhuis bij ons op de lijn gekomen over wegwerkzaamheden aan de A7. Er wordt deze zomer een brug gerenoveerd, wat vijf maanden lang veel verkeershinder oplevert. Maar dit zal de komende jaren op veel meer plekken in Nederland voorkomen, zowel op de weg als op het water als op het spoor. Zijn we goed voorbereid op de overlast en de hinder van onderhoudswerkzaamheden? Worden er bijvoorbeeld altijd impactanalyses gemaakt in goed overleg met de belanghebbenden? Is daar misschien een handreiking voor te maken? Is in beeld wat dit allemaal aan compensatiegelden gaat kosten? Want hier bestaat een specifieke regeling voor. Graag een reactie van de minister.

Voorzitter. We kregen ook een brief over de Basiskwaliteit Nederlands Spoor. De kosten lopen op, maar wat is nu precies de budgettaire opgave waar we nog dekking voor moeten zoeken? Wordt er gekeken naar hogere gebruiksvergoedingen voor vervoerders? En wat kan bijvoorbeeld Defensie bijdragen? Want zij gaan veel meer gebruikmaken van het spoor. Kan de staatssecretaris aangeven of de basiskwaliteit die nu is voorzien, voldoende is om de afspraken waar te maken die met de NS zijn gemaakt in het kader van de nieuwe HRN-concessie voor de uitbreiding van de dienstregeling?

Een laatste zorg van Nieuw Sociaal Contract ligt bij een zin die rinkt naar differentiatie in het netwerk tussen regio en Randstad om de instandhoudingskosten acceptabel te houden. Kan de staatssecretaris daar nader op ingaan? Wat mijn fractie betreft mag het niet zo zijn dat de regio gaat lijden onder de Randstad. Graag een reactie van de staatssecretaris.

Voorzitter. In juni spreekt de minister met de regio's over de gepauzeerde zeventien MIRT-projecten en alternatieve maatregelen vanuit de restbudgetten. Kan de minister aangeven hoe het staat met de uitvoering van de aangenomen motie-Heutink over een plan van aanpak voor het hervatten en herfinancieren van deze projecten? Hoe verhoudt dit zich tot elkaar?

Tot slot. De verkeersveiligheid, zeker de fietsverkeersveiligheid, is ook een belangrijk thema voor NSC. We wachten met smart op het aanvalsplan fatbikes. Volgens media is een opvoerverbod in zicht, maar dit plan bevat veel meer maatregelen, zoals de aangenomen motie verzoekt. Uit een overzicht bleek verder een gebrekkige staat van onze fietspaden: 20% is niet geheel veilig en 3% is zelfs onveilig. Kan de minister aangeven waarom dit vooral Zuid- en Oost-Nederland treft en hoe hij die acuut onveilige 3% aanpakt?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zie toch een grote collegialiteit hier als wordt gevraagd hoe het met de motie van een collega staat. Dat is toch mooi. De heer De Hoop heeft een interruptie voor u, meneer Olger van Dijk. Gaat uw gang.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Allereerst sluit ik me heel graag aan bij de opmerking van de heer Van Dijk over de differentiatie. Dat is een goed punt en dan hoef ik dat zo meteen niet te zeggen. Ik wil de

heer Van Dijk ook een vraag stellen over de A27. De heer Van Dijk is ingenieur en heeft vast ook met die bril naar de technische briefing gisteren gekeken. Ik kan het hele rijtje mobiliteitsargumenten noemen dat ik net bij mevrouw Veltman ook heb genoemd, maar ik wil nog een argument noemen, dat denk ik voor NSC ook zwaarwegend is. Alle gemeentes en de provincie Utrecht geven aan het alternatief ontzettend graag te willen. Zij kunnen dat dragen en het is beter voor de bereikbaarheid in de regio. Ik hoop dat als de mobiliteitsargumenten niet zwaarwegend genoeg zijn, dan het regioargument voor NSC zwaar weegt. Als ik de andere bijdragen hoor, ligt het toch echt bij u of NSC A27 als alternatief omarmt. Ik hoor graag hoe de heer Van Dijk ernaar kijkt.

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

Wij hebben de briefing gisteren met veel belangstelling bijgewoond. Er is een hele positieve grondhouding binnen onze fractie om dit alternatief heel welwillend te bekijken. Maar wij zijn nog benieuwd naar een aantal effecten, zoals het verkeerskundige effect en het effect op de verkeersveiligheid. Daar is het gisteren ook over gegaan. Ik heb nog een paar vragen gesteld over de intensiteit van de verkeerskundige kant. Die zijn niet helemaal beantwoord en de antwoorden worden nog nagestuurd. In alle eerlijkheid ben ik ook benieuwd naar hoe er vanuit RWS en door de minister naar deze effecten wordt gekeken. Als we echt kunnen zeggen dat er een heel reëel en verdedigbaar alternatief is, zullen wij daar een voorkeur voor hebben. Maar wij willen de cijfers wel goed op orde hebben.

De **voorzitter**:

De heer Bamenga, D66, ook voor u de laatste interruptie. Gaat uw gang.

De heer **Bamenga** (D66):

De heer Van Dijk had het net over de differentiatie naar netwerk en regio. Als D66 staan wij uiteraard voor Betalen naar Gebruik, zeker als het gaat om de regio's. Wij vinden dat je daarin zou kunnen differentiëren, juist ook omdat zij veel meer afhankelijk zijn van bepaald vervoer. Hoe kijkt NSC hiertegen aan? Vinden wij NSC aan onze zijde bij dit voorstel?

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

Wij zijn tegen een platte kilometerheffing, juist omdat die de mensen in dunbevolkte gebieden die op de auto aangewezen zijn op extra kosten jaagt. Wij hebben via de accijns een systeem dat een eerlijke manier is om te betalen naar gebruik. Ik ben nog niet overtuigd van het voorstel van D66.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we door naar de inbreng van de heer De Hoop namens GroenLinks-Partij van de Arbeid. Gaat uw gang.

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

Ik begin vandaag met een vrij uitgebreide analyse die maandag in De Telegraaf stond. Ik denk dat meerderen van u hem wel gelezen hebben. De kop luidt "Aanpak files in de ijskast." Er wordt vervolgd met een opsomming van problemen bij de aanleg van nieuw asfalt. Laat ik een aantal dingen noemen. De plannen om de files op te lossen zijn er, maar komen moeizaam van de grond. De aanpak van het grootste knelpunt is voorlopig in de ijskast gezet vanwege de stikstofproblematiek. Het aanleggen van meer asfalt gaat het niet oplossen. Neem Los Angeles. Die stad bestaat grotendeels uit asfalt en nog

steeds zijn er veel files. Er is niets zo effectief als een kilometerheffing die is gebaseerd op waar en wanneer we rijden. Stockholm boekt hiermee al jaren positieve resultaten. Sinds de permanente invoering in 2007 kent de stad minder verkeersopstoppingen en een betere luchtkwaliteit. Niet iedereen moet massaal op maandag en dinsdag naar kantoor gaan. De verkeerskundige voegt daar grappend aan toe: verbied fysieke vergaderingen voor 10.00 uur 's ochtends. Zo ver zou ik niet willen gaan, maar dit zijn natuurlijk allemaal dingen die GroenLinks-Partij van de Arbeid al vrij lang zegt. Ik snap dat de partijen niet alles zomaar overnemen wat GroenLinks-Partij van de Arbeid zegt, maar ik denk dat steeds meer vaststaat dat dit soort oplossingen nodig zijn om de problemen van de infrastructuur aan te pakken. Ik hoop dat ik niet de enige ben die dit artikel tot zich heeft genomen. Toch zie ik nergens in de brieven bij dit debat iets over hoe we beter kunnen mijden en spreiden, hoe we met werkgevers tot bindende afspraken kunnen komen, hoe we met kilometerheffing de schaarse ruimte in de spits beter kunnen reguleren zonder extra kosten, hoe we zonder extra uitkoop van boeren en klimaatschade files kunnen bestrijden. Ik ben blij dat de langetermijnagenda benoemt dat de grotere ruimtelijke keuzes, zoals waar we gaan wonen en werken, steeds bepalender worden voor waar we welke investering doen.

De voorzitter:

Meneer De Hoop, u heeft een interruptie van de heer Heutink van de PVV. Gaat uw gang.

De heer Heutink (PVV):

Ik hoorde meneer De Hoop zeggen dat er zonder extra kosten een kilometerheffing ingevoerd kan worden. We weten allemaal dat door het invoeren van een kilometerheffing men twee keer betaalt voor betalen naar gebruik, namelijk de accijns over de brandstof én de kilometerheffing. We weten ook dat per saldo het rijden van een gewone kleine stadsauto veel en veel duurder gaat worden. Dan kan meneer De Hoop toch niet volhouden dat het zonder extra kosten gaat? We maken autorijden op deze manier onbetaalbaar voor de Nederlander.

De voorzitter:

Dank u wel, zonder extra kosten. De heer De Hoop.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Een verschil tussen de PVV en GroenLinks-Partij van de Arbeid is dat wij wel de plannen die we opschrijven doorrekenen. In alle modellen die in de verkiezingsprogramma's stonden, van de VVD tot GroenLinks-Partij van de Arbeid tot NSC tot D66, zijn huishoudens er bij Betalen naar Gebruik op vooruitgegaan, omdat er andere investeringen kunnen worden gedaan in de infrastructuur. Dus met Betalen naar Gebruik gaan huishoudens erop vooruit in alle modellen die je gebruikt, of je moet hele rare berekeningen maken. De bewering van de heer Heutink is dus feitelijk onjuist.

De heer Heutink (PVV):

Het is ook niet zo gek dat mensen hun auto wegdoen als je ze uit de auto jaagt, omdat ze dan de trein of de bus moeten pakken. Natuurlijk gaan mensen er dan op vooruit. Maar op het moment dat je iemand een auto gunt en die betaalbaar wil houden, kost Betalen naar Gebruik de automobilist per saldo veel en veel meer geld. Ja, natuurlijk kom je uit op een plus op het moment dat je iemand zijn auto wilt afpakken. Want dat is wat er gaat gebeuren op het moment dat we de kilometerheffing van meneer De Hoop

gaan invoeren.

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

Het wordt niet mijn kilometerheffing. Misschien wordt zij zelfs wel van de heer Heutink in een volgend kabinet. Dat gaan we zien. Ik kijk er nu al naar uit. Zonder dollen, dit werkt gewoon op heel veel plekken. Ik snap wel waar het gevoel van de heer Heutink vandaan komt. Ik hoop dat de grootste partij van Nederland, als de keuzes zo meteen gemaakt moeten worden — de heer Heutink is daar volgens mij heel enthousiast mee bezig geweest in de afgelopen dagen — niet alleen naar gevoel kijkt, maar ook feitelijk kijkt naar wat er in andere landen gebeurt. Dit werkt. Ik denk dat het in Nederland heel goed kan werken. Je kunt er hele verschillende afwegingen in maken. Je kunt een platte kilometerheffing doen, maar ik zou die liever niet willen. Ik zie in mijn regio ook dat dat consequenties zou kunnen hebben. Dan kun je kijken naar differentiatie naar plaats en tijd. Ik hoop echt dat de grootste partij van Nederland daar voor openstaat, niet alleen platitudes heeft, en kijkt naar andere oplossingen.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog.

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

Dat zal ik doen. Het is een impliciete erkenning dat we niet te maken hebben met een soort mythisch groeiende verkeersvraag die we automatisch zouden moeten faciliteren. We kunnen kiezen waar we willen groeien en hoe. Waarom komt dat dan niet breder terug in meer mogelijkheden om die verkeersvraag te sturen? Ik vind dat echt een gemis, zeker voor de langetermijnkeuzes. Dit zou ons sterkste middel kunnen zijn: maximaal problemen oplossen tegen de geringste maatschappelijke kosten. Is de minister bereid om beleidsinstrumenten voor het sturen in de verkeersvraag en de mobiliteit sterker mee te nemen bij strategische keuzes in bereikbaarheid? Bereikbaarheid is steeds meer een gezamenlijke opgave van het departement, schrijft de minister. Hij noemt daarbij zo ongeveer alle ruimtelijke en maatschappelijke knelpunten die we hebben. Maar hoe we tot een keuze komen en wat prioriteit heeft, staat daar niet in. Hoe kunnen wij als Kamer dan de benodigde keuzes maken? Of zijn wij niet degenen die daarin kiezen?

Wat GroenLinks-Partij van de Arbeid betreft is het duidelijk dat we fors meer moeten investeren in het openbaar vervoer. Betaalbaar en toegankelijk ov voor mensen in steden en dorpen is cruciaal voor duurzame bereikbaarheid, ook voor internationaal spoor zeg ik er nadrukkelijk bij. Niet alleen voor de mensen die nu dagelijks van A naar B reizen, maar ook voor de komende generaties. Er moeten de komende jaren tot wel bijna 1 miljoen extra woningen worden gebouwd. En al deze woningen moeten ook goed bereikbaar zijn met het ov. Dat vraagt om forse investeringen voor de lange termijn, zoals bijvoorbeeld de aanleg van de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Maar ook het doortrekken van de Noord/Zuidlijn is wat GroenLinks-Partij van de Arbeid betreft onmisbaar. Durf vooruit te kijken, ambitieus te zijn en te dromen van internationaal openbaar vervoer. Nederland als ov-hub van Europa kan, maar dan moeten we nu wel de juiste keuzes maken.

Als ik de brief over de Basiskwaliteit Nederlands Spoor lees, maak ik me toch wel zorgen. Deze brief gaat te veel uit van de huidige situatie, terwijl er juist veel meer investeringen in spoorinfra nodig zijn, ook voor de beloofde uitbreiding in de

hoofdrailnetconcessie voor de komende jaren. Is die uitbreiding wel mogelijk met de huidige situatie in de brief? Graag een reactie van de staatssecretaris.

Tot slot nog twee andere zorgen. Het kabinet schrijft dat onderzocht gaat worden hoe differentiatie in het netwerk kan bijdragen aan lagere instandhoudingskosten. De heer Van Dijk van NSC maakte hier een opmerking over. Voor mijn fractie is het echt van belang dat heel Nederland per spoor goed bereikbaar blijft en op dezelfde kwaliteit kan rekenen. Ook die zorg wil ik nog een keer benadrukken.

Tot slot wil ik het hebben over de brief die wij als Kamer vanochtend hebben gekregen over de Prinses Margrietunnel tussen Joure en Sneek. Allereerst wil ik mijn waardering uitspreken en complimenten geven aan alle mensen van Rijkswaterstaat die al heel lang bezig zijn om dat knelpunt op te lossen. Toch is het voor heel veel Friezen behoorlijk schrikken dat de werkzaamheden waarschijnlijk een jaar langer gaan duren. Ik wil het volgende aan de minister vragen. Wat kan Rijkswaterstaat doen om deze tegenvallers in het vervolg te voorkomen? Wat gaat de minister doen om de regio in de tussentijd bereikbaar te houden? Ziet de minister mogelijkheden om toch ergens een versnelling in de werkzaamheden te krijgen zonder dat de verkeersveiligheid in het geding komt?

De voorzitter:

Dank u wel. We gaan naar de laatste spreker. O, u heeft nog een interruptie van de heer Olger van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank voor het bevlogen verhaal van collega De Hoop. Het is terecht om te vragen naar prioriteiten. Ik hoor de heer De Hoop vooral over het openbaar vervoer praten. Dat is belangrijk. Maar hij noemt ook wel heel veel projecten. Ik hoor toch aanzienlijk minder over wegen, of helemaal niet. Wel over verkeersveiligheid. Mijn vraag is eigenlijk heel concreet. Deze Kamer heeft zich sterk gemaakt voor de N35. Dat is een belangrijke weg. Daar is in ieder geval verbetering nodig. Dat geldt voor een aantal andere plekken in de regio. Vinden wij GroenLinks-PvdA aan de zijde van NSC als het gaat om dat we ook moeten investeren in een aantal van die schakels in het wegennet in de regio?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Waar de verkeersveiligheid in het gedrang komt, moet je dat gewoon doen als het nodig is. Mijn fractie heeft al heel lang vóór de N35 gestemd. De afgelopen MIRT-trajecten hebben we dat niet gedaan, omdat wij echt dachten dat binnen de huidige stikstofproblematiek de oplossing die door de beoogde coalitiepartijen aangedragen werd ... Ik zie nog steeds niet in hoe dat mogelijk is. Ik had daar inhoudelijke bezwaren tegen. Ben ik per definitie tegen aanpassingen qua weginfrastructuur? Nee, helemaal niet. Maar als het als oplossing wordt bedacht voor minder files, dan geloof ik daar niet in. Maar waar de verkeersveiligheid in het gedrang komt, sta ik er altijd voor open om te kijken wat er nodig is om ook in de weginfrastructuur de benodigde knooppunten veiliger te maken. Daar staan wij dus altijd voor open. Ik denk alleen dat vanwege de beperkte middelen, we nu fors moeten investeren in onderhoud en spoorinfrastructuur. Ik denk dat dat het belangrijkste is. Maar als de verkeersveiligheid in het gedrang komt, dan moet je daar altijd naar kijken.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we door naar de laatste spreker van de kant van de Kamer in de

eerste termijn. Dat is de heer Bamenga van D66. Gaat uw gang.

De heer **Bamenga** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Mensen staan vast in de file en mensen staan ook in het ov. Ondertussen liggen allerlei infraprojecten stil door stikstof, het tekort aan mensen en het tekort aan financiering. En dat terwijl goede bereikbaarheid zo belangrijk is om efficiënt naar je werk te kunnen gaan, maar ook om efficiënt op bezoek te kunnen bij vrienden. Daarom moet de basis op orde zijn, maar dat is die op dit moment niet. De maatschappelijke schade van het in de file staan, werd geraamd op een bedrag van 4,3 miljard euro. De Staatscommissie Demografische Ontwikkelingen stelt dat dit richting 2050 alleen maar erger gaat worden. Kan de minister reflecteren op de bevindingen van de staatscommissie op het gebied van mobiliteit? Op welke manier wordt de voorspelling van de staatscommissie meegenomen in de Mobiliteitsvisie? Zijn de bewindspersonen het met D66 eens dat we vooral moeten kijken naar aanvullende opties om te voorkomen dat Nederland straks nog meer vaststaat?

Voorzitter. We zijn dus onvoldoende voorbereid op de toekomst. Maar ook nu loopt het spaak. Daarom moeten we echt aan de slag met meerdere opties om te zorgen dat de bereikbaarheid van mensen verbeterd wordt. De files moeten we aanpakken. D66 ziet hierbij Betalen naar Gebruik als een deel van de oplossing. Zo maken we autogebruik een stuk rechtvaardiger, want op dit moment betaalt degene die weloverwogen de auto gebruikt ook de kosten voor iemand die juist veel meer rijdt. Hoe waardeert de minister een systeem van eerlijke autobelasting om ook verdere filevorming tegen te gaan? Wat je nu ziet, is dat de dinsdag en donderdag helemaal vaststaan, zowel op de weg als in de trein. We kunnen natuurlijk niet van verpleegkundigen en leraren vragen om de spits te mijden, maar voor sommige andere beroepen kunnen we wel degelijk dingen veranderen. Dat zorgt er dan weer voor dat leraren en verpleegkundigen ook zonder files naar hun werk kunnen. D66 ziet daarbij kansen om de reiskostenvergoeding en de thuiswerkvergoeding te moderniseren, bijvoorbeeld door een ov-reis beter te vergoeden of door de thuiswerkvergoeding vast te verhogen op dagen dat de wegen altijd overvol staan. Hoe staat het met het onderzoek naar de modernisering van de reiskostenvergoeding? Kan de minister toezeggen om de modernisering van de thuiswerkvergoeding te onderzoeken en daarin het effect van files mee te nemen?

Voorzitter, tot slot. Het aantal deelauto's is het afgelopen jaar met 23% gestegen. Dat moeten we doorzetten. Zo maken we de keuze voor mensen breder en weten mensen de deelauto's ook beter te vinden. Kan de staatssecretaris zich tot missie stellen om elke vijf minuten een deelauto beschikbaar te hebben? Welke inzet heeft zij daarop al getoond?

Voorzitter. Je kunt natuurlijk ook beslissen om samen met je burens één elektrische auto te kopen. Als ik een elektrische auto koop, is daarvoor een subsidieregeling beschikbaar, en voor bijvoorbeeld mijn buurvrouw is de zogenaamde SEPP ook beschikbaar, maar als we samen één auto willen delen, dan niet. En dat terwijl het juist heel mooi is om een initiatief te hebben om meer auto's te kunnen delen, voor de ruimte in de straat en ook voor de drukte op de weg. Kan de staatssecretaris onderzoeken wat er nodig is om de SEPP ook beschikbaar te maken voor coöperatieven? Laten we samen alles op alles zetten om de bereikbaarheid te verbeteren.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor uw bijdrage. U heeft nog een interruptie van de heer Olger Van Dijk.

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

Ik hoorde de heer Bamenga spreken over Betalen naar Gebruik op een eerlijke manier en de differentiatie van de reiskostenvergoeding. Ik weet dat de heer Bamenga met NSC de vervoersarmoede wil bestrijden. Ik zie daar toch een tegenstelling. Ik wil de heer Bamenga een voorbeeld voorleggen van een flexwerker, namelijk een schoonmaker die in Ter Apel woont. Daar is nog geen ov-verbinding. Hij werkt in Veendam en heeft geen reiskostenvergoeding. Hij moet dadelijk naast een accijns door zijn dieselautootje ook nog wat gaan betalen voor het gebruik. Wat doet de heer Bamenga voor deze schoonmaker met een flexcontract uit Ter Apel?

De heer **Bamenga** (D66):

Voor ons is het belangrijk dat we heel goed kijken naar op welke manier wij ervoor kunnen zorgen dat werk en vrienden bereikbaar zijn. Zeker als het gaat om plekken waar het aan bereikbaarheid schort, vinden we het belangrijk dat er gedifferentieerd kan worden. Dat betekent dus dat, zeker als het gaat om Betalen naar Gebruik, deze mensen niet de dupe zijn van het feit dat de bereikbaarheid, bijvoorbeeld via het ov, minder is dan in de Randstad. Op die manier zou het dus voor deze persoon betekenen dat hij niet veel hoeft te betalen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk even rond. Daarmee sluiten we de eerste termijn van de kant van de Kamer af. Voordat we naar de beantwoording van de minister en de staatssecretaris gaan, schorsen we kort zodat ze zich daarop kunnen voorbereiden. Ik stel voor dat we elkaar hier weer om 16.10 uur treffen om het debat te vervolgen. Ik schors de vergadering.

De vergadering wordt van 15.53 uur tot 16.10 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Dames en heren. Het is 16.10 uur. Ik wil graag wat stilte in de zaal. Ik zou graag verder willen gaan met dit commissiedebat Strategische keuzes bereikbaarheid. We gaan verder met de eerste termijn van de kant van de regering. Ik wil graag het woord geven aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Gaat uw gang.

Minister **Harbers**:

Voorzitter, dank u wel. Ik dank de leden voor hun inbreng in de eerste termijn. Vandaag hebben we voor de tweede keer in de geschiedenis van deze Kamer het commissiedebat Strategische keuzes bereikbaarheid, dat een beetje beoogd is als aftrap van het seizoen voor het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving en toewerkend naar de MIRT-brief in het najaar. Daarmee is het vanzelfsprekend een belangrijk debat, want goede bereikbaarheid is van groot belang voor onze samenleving en economie. Het zal duidelijk zijn dat we daar vanuit lenW op verschillende manieren aan werken. Het gaat tegenwoordig vooral over de instandhouding van onze infrastructuur en daarbij — het is al genoemd door de commissie — gaat het ook over het omgaan met uitdagingen vanwege stikstof en de uitvoeringscapaciteit, het spreiden van verkeer en het vooruitkijken naar de lange termijn.

Voorzitter. Ik zeg er overigens gelijk bij dat ik geen aparte blokdeling heb, want die methode zou heel veel blokjes van één vraag opleveren. Ik heb wel geprobeerd om de vragen van de leden in een enigszins logisch lopend betoog onder te brengen. Ze komen dus allemaal aan bod, ook als het niet helemaal in de volgorde van de sprekers is.

Het debat begon natuurlijk wel met vrij prikkelende stellingen van de heer Heutink. Ik zou toch nog wel een klein weerwoord willen geven. Ik ben namelijk nog steeds heel trots op de infrastructuur die we in Nederland hebben. Die trots voel ik ook als ik een beetje verder rondrijd in Europa. Dan zie je op een aantal plekken dat het slechter kan. Maar ik wil er gelijk bij zeggen dat het wel een heel grote inspanning zal vragen in de komende jaren, of misschien wel decennia, om die goede infrastructuur zo te houden, want die wordt buitengewoon efficiënt en heel intensief benut. Dat is ook de reden geweest — daar hebben we het bij de begrotingsbehandeling in januari en in debatten vorig jaar uitvoerig over gehad — om in ieder geval de instandhouding voorop te zetten en ervoor te zorgen dat daar waar aanleg op dit moment, vaak vanwege alle belemmeringen die we tegenkomen, problematisch is, we wel ervoor kunnen zorgen dat de bestaande infrastructuur in ieder geval in goede staat blijft en ook, waar nodig, weer de grote onderhoudsbeurt krijgt, zodat die er de rest van de eeuw weer tegenaan kan.

De voorzitter:

Excuses, minister. Normaal gesproken werk ik altijd zo dat er aan het einde van het blokje vragen gesteld kunnen worden. Dat is in dit goedlopende verhaal natuurlijk wel wat lastiger. Ik moet "dit doorlopende verhaal" zeggen. Of het goed is, gaan we nog horen. Mijn voorstel zou zijn om nu interrupties tijdens het verhaal toe te staan. Laat ik voorstellen dat we per fractie drie interrupties doen. Dan lopen we denk ik goed in de tijd. U heeft een interruptie van de heer Heutink van de PVV.

De heer Heutink (PVV):

Ik begrijp natuurlijk dat de minister vanuit zijn rol zegt trots te zijn op onze infrastructuur. Hij is natuurlijk niet voor niets de minister van Infrastructuur, dus dat is niet zo gek. Maar tegelijkertijd zien we, ook zo meteen waarschijnlijk weer, dat half Nederland in de file moet staan omdat iedereen op tijd Pasen wil vieren. Het is op zich natuurlijk mooi dat dat gebeurt, maar tegelijkertijd kan de minister toch niet vol blijven houden — ook niet tegenover alle mensen die elke dag in de file staan en alle mensen die elke dag wachten op een trein die niet komt — dat hij trots is op de infrastructuur, terwijl we zien dat er forse problemen zijn en dat mensen stilstaan? Dan kan de minister toch niet tegenover al die mensen blijven volhouden dat hij er trots op is?

Minister Harbers:

Ik ben trots op de kwaliteit van onze infrastructuur, dat die er over het algemeen goed bij ligt en dat we het nog steeds mogelijk maken om er heel intensief gebruik van te maken. De problemen die de heer Heutink schetst, zie ik vanzelfsprekend ook. Vorig jaar hebben we aanlegprojecten noodgedwongen op pauze moeten zetten, maar dat is met name omdat ik de staat van de infrastructuur vooral ook goed wil houden en problemen wil voorkomen die we de afgelopen jaren al een aantal keren zijn tegengekomen. Zo kwamen wegen, bruggen en kunstwerken voortijdig in dusdanige staat dat we fors moesten ingrijpen. Dat wil ik structureel op orde brengen, zodat we dat soort verrassingen in de toekomst minder tegenkomen en daarmee de betrouwbaarheid van

de infrastructuur weer vergroten. Maar ik ben het volledig met de heer Heutink eens. Files zijn er. Files zijn behoorlijk lang en behoorlijk intensief. Ook in het openbaar vervoer is het druk. Er staat ons dus nog veel te doen de komende jaren. Gelukkig is het zo dat de aanleg niet volledig tot stilstand is gekomen. Er zijn nog een aantal aanlegprojecten in uitvoering en er staan er nog een aantal die volledig vergund zijn op de rol voor de komende jaren. Daarnaast zijn er een aantal heel grote vervangings- en renovatieprojecten. Die zijn allemaal hoognodig voor onze infrastructuur, los van — daar kom ik straks in het betoog ook nog op terug — het gebruik dat we daarvan maken. Dat kan op sommige onderdelen nog wel wat slimmer en efficiënter.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

Minister Harbers:

Eerst maar even van hoog-over: hoe weeg je dat straks af naar de concrete projecten die genoemd zijn? De heer Van Dijk vroeg naar de afweegmethode voor het Mobiliteitsfonds. Dat gaat natuurlijk ook over nieuwe investeringen. Hij vroeg of ik wil aangeven bij welke concrete projecten de nieuwe afweegmethode nu meegenomen wordt. Ik zeg er gelijk bij dat het natuurlijk de bedoeling is om de afweegmethode te gaan gebruiken bij nieuwe investeringen. Het is een instrument om de integrale afweging en verdeling van gelden te ondersteunen. Zoals ik eerder in de Kamer heb aangegeven, is ons streven dat die vóór Prinsjesdag 2024, dus aanstaande september, wordt opgeleverd. Zij wordt dus nu nog niet toegepast. Ik zeg daar gelijk bij voor de verwachtingen van dit jaar dat vanwege onze demissionaire staat wij ook niet een beleidsrijke begroting kunnen opleveren aan de Kamer, dus het zal dit jaar in de voorstellen in de begroting vooral gaan om lopende problemen, tegenvallers en risico's die zich voordoen, op te lossen. Daarmee zullen de beleidsrijke afwegingen over aanlegprojecten en investeringen aan de orde zijn op het moment dat er een missionair kabinet is. Het zou dus zomaar kunnen zijn dat als de afweegmethode voor Prinsjesdag is opgeleverd, deze dan voor een volgend kabinet al klaarligt om bij de afweging te gebruiken. Maar dat soort beleidsrijke afwegingen zijn in de komende cyclus op dit moment als demissionair kabinet nog niet aan de orde.

De heer Van Dijk vroeg om de geactualiseerde werkwijzer MKBA vóór het MIRT-debat van eind juni te delen. Dat is wel ons streven. We hebben natuurlijk allemaal op het departement 27 juni goudgerand in ons hoofd staan. Ik noem er één kleine disclaimer bij: ik wil dat de nieuwe werkwijzer goed is en dat het Centraal Planbureau en het PBL de kwaliteit ervan toetsen. Dat moeten ze zorgvuldig doen. Daar moeten we ze wat tijd voor geven. Vanzelfsprekend hebben we ze wel gevraagd om het op tijd op te leveren, maar we zijn wel even afhankelijk van hun oordeel.

Ik blijf bij de afwegingen. De heer De Hoop vroeg met name naar of ik bereid ben om, even vrij vertaald, beleidsinstrumenten op te nemen die sturing tussen modaliteiten en verkeersgedrag bewerkstelligen, zodat we ook langs die lijn tot keuzes kunnen komen. Ja, ik denk dat we die instrumenten heel hard nodig hebben, ook om zo efficiënt mogelijk gebruik te maken van alle infrastructuur en modaliteiten die we hebben. Het is wat mij betreft de essentie van de op te leveren Mobiliteitsvisie om ook langs die lijn in de Mobiliteitsvisie dit soort keuzes te maken. In de contourennota die we vorig jaar aan de Kamer hebben gezonden, hebben we al aangegeven dat we sowieso moeten erkennen dat er schaarste aan ruimte en aan infrastructuur is — dat zal altijd een

gegeven zijn — maar ook dat we alle modaliteiten nodig hebben. Als je ziet in welke mate de auto, het openbaar vervoer, de fiets, et cetera op dit moment gebruikt worden, dan kun je niet zeggen: ik kan een modaliteit even overslaan. We hebben alle modaliteiten nodig, we hebben alle infrastructuur nodig en we hebben dus ook de sturingsinstrumenten nodig om ervoor te zorgen dat we de juiste modaliteit op de juiste plaats en tijd gebruiken. Dat is wat mij betreft de essentie van de Mobiliteitsvisie die we op dit moment uitwerken.

De heer Bamenga noemde de cijfers die de staatscommissie daarvoor gebruikt. Hij vroeg naar mijn reactie en naar hoe we daarmee omgaan. Nu is er gelukkig in dat opzicht heel veel goede uitwisseling. De cijfers die in het rapport van de staatscommissie staan, herkennen we helemaal, omdat dat dezelfde prognoses zijn als die we op het ministerie gebruiken voor de Integrale Mobiliteitsanalyse. Op dat punt is er in feite een uitwisseling, een directe lijn, geweest tussen het ministerie en de staatscommissie, dus daar zit geen licht tussen bij de opgave voor de toekomst.

Er waren diverse fracties die naar mijn mening vroegen over Betalen naar Gebruik. Dat waren de heer Bamenga en de heer De Hoop. Ik wijs er volledigheidshalve maar even op dat de Kamer Betalen naar Gebruik controversieel heeft verklaard. Dat voornemen stond in het coalitieakkoord van het gevallen kabinet, dus het is sowieso — als je daar iets mee wil doen — aan een nieuw kabinet om hier een besluit over te nemen. Ik wijs erop, maar waarschijnlijk weten de heer De Hoop en de heer Bamenga dat wel, dat alle voorbereidende onderzoeken en alle varianten in de vorige zittingsperiode al met de Kamer zijn gedeeld. Ik wijs er ook op dat op het moment dat het kabinet viel, dat nog niet had geleid tot een alomvattend coherent voorstel van het kabinet, omdat er echt nog heel veel aspecten in zaten waar je nog een gefundeerde politiek-bestuurlijke keuze over moet maken. We kennen ook alle thema's die daar een rol bij speelden. Hoe verhoudt zich dat tussen stedelijke en plattelandsgebieden, et cetera? Al het studiemateriaal ligt dus klaar. Het is aan een nieuw kabinet om te kijken of daar wat mee gebeurt.

Wat verder inzoomend, vroeg mevrouw Veltman naar de consequenties van de verslechterende bereikbaarheid voor de woningbouw door de herprioritering op het Mobiliteitsfonds die we vorig jaar hebben gedaan. De 7,5 miljard euro waar we in het begin van deze vergadering het ook over hadden, is beschikbaar gesteld voor de ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningen in de zeventien grootschalige woningbouwlocaties en een aantal aanpalende plekken. In algemene zin geldt dat de woningbouw in die NOVEX-woningbouwlocaties voor een beperkte toename van het wegverkeer zorgt, namelijk slechts enkele procenten. Overigens hebben we voor die 7,5 miljardprojecten geen pauzeknop ingedrukt, dus die projecten zijn allemaal in studie, dan wel in uitvoering. In dat opzicht heeft het dus geen direct gevolg. We weten natuurlijk wel dat ook rond een aantal van de gepauzeerde projecten er wel woningbouw gepland was. Daarover zijn we intensief in overleg met de regio's om te kijken hoe we dat toch zo veel mogelijk kunnen accommoderen. Het gaat om de A1-A28 Hoevelaken, de A1-A30 Barneveld en nog een paar andere projecten.

Dat is gelijk het bruggetje naar de andere vraag van mevrouw Veltman over mitigerende maatregelen. Hoe gaan we met de regio's kijken naar hoe je de urgente problemen die het pauzeren oplevert, bij de hand pakt? Samen met alle betrokken regio's zijn we de impact van het pauzeren van de MIRT-maatregelen in beeld aan het brengen, en ook

mogelijk mitigerende maatregelen. Waar we regio's toe hebben uitgenodigd, en daar zijn ze wat mij betreft vrij in, is het volgende. Per project staat er nog een restbudget. Gegeven de pauzestand mogen ze wat mij betreft voorstellen doen om voor die restbudgetten een aantal tussentijdse dempende maatregelen te nemen. Maar dat is ook ter afweging van de regio zelf. Ze moeten wel bijdragen aan het mobiliteitsprobleem dat we in die regio willen oplossen. Maar tegelijkertijd is er ook de erkenning dat het gat op het betrokken project natuurlijk wel groter wordt als je het restbudget tijdelijk voor wat anders inzet. Dat gebeurt dus echt in samenspraak met de regio's. We hebben een aantal voorwaarden meegegeven. Ik wacht echt af wat er op dat gebied binnen zal komen en welke keuzes regio's daarin zouden willen maken.

De voorzitter:

Dat roept een interruptie op van de heer Heutink van de PVV.

De heer Heutink (PVV):

Meneer Van Dijk van NSC kwam er net al mee. We hebben natuurlijk een aangenomen motie van de zijde van de PVV. Het kabinet geeft in de brief aan druk bezig te zijn met het op papier zetten van hoe het opstarten en de financiering van de stilgezette projecten weer hervat kunnen worden. Gaat deze uitspraak daar niet dwars doorheen, door nu al te zeggen dat regio's die budgetten weer vrij, naar aanleiding van de problemen in de mobiliteit, kunnen opvangen? Daarmee komen we namelijk wellicht in de problemen als het gaat om het herfinancieren van die projecten.

Minister Harbers:

Dat gesprek voeren we samen met de regio's, waarbij we steeds verder komen in het inzicht van wat er wel of niet op dat gebied zou kunnen, maar waarbij we ook wijs zijn. Ik kan me ook het volgende voorstellen. Er zijn namelijk vragen gesteld over het herstarten. Ook die planning maken we samen met de regio's. Voor het herstarten van een project — daarom is er op dit moment nog geen volgorde voor te geven — heb je drie dingen nodig. Je hebt een aanvulling van het budget nodig. Dat zal de komende jaren uit het Mobiliteitsfonds moeten komen. Je hebt ook de maakcapaciteit nodig, zowel bij overheden, Rijkswaterstaat, als de aannemers. Maar je hebt ook stikstofruimte nodig. Die laatste is op dit moment natuurlijk vrij willekeurig. Je kunt bij wijze van spreken niet de zeventien projecten in de meest ideale volgorde zetten van het allergrootste tot het allerkleinste knelpunt, want het kan best zijn dat het allergrootste knelpunt misschien pas op een heel laat moment ooit een keer aan stikstofruimte komt. Ik kan me dus voorstellen, maar dit is allemaal een beetje praten voor de regio's, dat er op een gegeven moment regio's zijn die zeggen "stikstoftechnisch zien wij het de eerste tijd toch niet voor elkaar komen" en dat men dus meer behoefte heeft om in de tussentijd een aantal kleinere maatregelen te nemen die ook helpen om in ieder geval de grootste congestie wat op te lossen. Soms zijn er overigens ook nog projecten waar regio's medefinancieringen doen, dus dan ga ik er ook niet helemaal alleen over. Dan kom je hopelijk in samenspraak tot de beste en efficiëntste maatregelen. Maar op zichzelf klopt het: geld dat je eruit haalt, is ook weer geld dat in de toekomst nog extra aangevuld moet worden, dus dat kan ook veroorzaken dat een project daarmee nog langer erover doet om weer herstart te worden.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik kijk of dat afdoende is. Ja, het is afdoende. De heer Olger van Dijk heeft ook een interruptie.

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

Ik heb ook een interruptie op dit punt. Wat ik ingewikkeld vind, is dat er sinds de verkiezingen een andere Kamer is met een andere visie op stikstof en andere problematiek. Er is al een motie aangenomen over het hanteren van een andere drempelwaarde van 1 mol per hectare per jaar. Daar hebben we het eerder over gehad. Het gaat misschien geen soelaas bieden voor alle projecten, maar voor een aantal wel. Daarnaast staat deze Kamer ook een andere aanpak voor op de lange termijn. We gaan kijken of dat uit de formatie rolt of misschien wel verder wordt gebracht in de Kamer. Maar het heeft hier wel mee te maken. Ik vind het toch wel ingewikkeld als we de keuze zouden maken, de komende maanden al, voordat het nieuwe kabinet er zit of voordat deze Kamer daar iets van heeft kunnen vinden, om afspraken te maken over een definitieve verdeling van de restbudgetten. Zou de minister nog wat kunnen zeggen over of de Kamer daar in ieder geval een rol in kan hebben als dat niet een nieuw kabinet zou kunnen zijn?

Minister **Harbers**:

Als ik even kijk naar ons tijdschema, dan zie ik dat we op dit moment overleg met de regio's hebben over welk beoordelingskader je voor dit soort mitigerende maatregelen met elkaar zou willen afspreken. Beoogd is om dat beoordelingskader vast te stellen tijdens het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving in juni. Daarmee denk ik dat het eerste moment dat je dit soort mitigerende maatregelen — het zal echt niet bij alle zeventien projecten tegelijk zijn — zou kunnen afspreken, in november dit jaar is bij het Bestuurlijk Overleg MIRT. Dat geeft dus ook wel wat tijd, laat ik maar zeggen, aan de Kamer en formerende partijen om in de tussentijd tot een missionair kabinet te komen. Daarbij geldt natuurlijk uiteindelijk ook dat ik kennisneem van het debat in de Kamer over stikstof. Maar wat uiteindelijk voor Rijkswaterstaat en andere aanbestedende partijen geldt, is dat ze een vergunning moeten hebben op grond van de Wet natuurbescherming, dus er is ook nog wel wat werk te verzetten om projecten aan stikstofruimte te laten komen, zeg ik eufemistisch.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Heutink heeft daar nog een interruptie over.

De heer **Heutink** (PVV):

We beginnen ons nu toch een beetje zorgen te maken. Wat we dus op het moment dat we iets verder zijn in de tijd namelijk gaan zien, is dat de minister afspraken gaat maken met de regio. Dan wordt die hele beperkte hoeveelheid middelen die nu op de projecten zitten misschien weggehaald of anders ingezet, zonder dat wij daar als Kamer nog iets van te zeggen hebben. Daar hebben we moeite mee. Ik wil eigenlijk om een toezegging van de minister vragen om niet zomaar die middelen aan andere dingen te geven behalve aan het project. Anders moeten we daar een motie over gaan indienen, maar liever niet natuurlijk.

Minister **Harbers**:

Ik wees net op het Bestuurlijk Overleg MIRT. U krijgt daarna de MIRT-brief. U krijgt de begroting van het Mobiliteitsfonds waar dit allemaal in verwerkt wordt, dus uiteindelijk is hier ook gewoon het budgetrecht van de Kamer aan zet. Ik neem aan dat de heer Heutink alle manieren kent om daar zijn invloed op te doen gelden.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Heutink die kent. Dat is mooi.

Minister Harbers:

We doen het dus niet ergens achteraf. Dit gaat gewoon keurig, want die gelden staan ook in het Mobiliteitsfonds.

De voorzitter:

Mooi. Ik kijk of er andere interrupties zijn. De heer Olger van Dijk van NSC.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik wil toch een laatste keer een interruptie doen. Ik sprak veel met mensen uit de regio en bestuurders die hier ook mee worstelen. Zij zeggen: we willen op korte termijn wat verlichting en dat kan met heel veel typen maatregelen. Overigens zijn dat ook maatregelen die bijvoorbeeld breed in de Aanpak spreiden benoemd zijn. Tegelijkertijd zeggen die mensen tegen mij dat die euro's wel voor harde infrastructuur waren bedoeld. Ik zoek naar een opvatting van deze minister zelf ten aanzien van de restbudgetten. Heeft hij daar een opvatting over? En als dat zo is, hoe breed zou het wat hem betreft qua maatregelen mogen zijn?

Minister Harbers:

Dat komt in dat beoordelingskader voor de mitigerende maatregelen. Die willen we vaststellen op het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving. Dan hebben we ze rond en kan ik ze de Kamer in detail geven. Maar naar mijn opvatting vragend, geef ik altijd weer dat dit dilemma erachter zit. De euro's waren bestemd voor harde infrastructuur. Het zou ook mijn voorkeur hebben — maar dat is persoonlijk en ik laat het echt aan de regio's om met voorstellen te komen — dat je in het achterhoofd houdt dat ze bij harde infrastructuur blijven. Maar ze kunnen vanzelfsprekend niet, gegeven de restbudgetten, van de omvang en de aard zijn van het oorspronkelijke project.

Ik ga een heel praktisch voorbeeld geven. Als er een project is waar bijvoorbeeld een snelweg verbreed zou worden, maar dat vooralsnog niet doorgaat en op pauze staat, maar een provincie heeft er ook in de aanpak van het onderliggend weggennet rekening mee gehouden, dan kan ik me heel goed voorstellen dat je tegen situaties aanloopt en dat je denkt: om dat goed te laten functioneren, zul je toch ergens nog iets met een afslag moeten doen die verbreed moet worden of met een toegang tot een rijksweg. Het gaat vaak om dat soort projecten om ervoor te zorgen dat we de ergste congestie met dit soort maatregelen nog wel kunnen bestrijden. Ik geef toe dat er ook een dilemma in zit. Kies je nu voor een kleinere maatregel, wetend dat daarmee de hoofdpoging nog een stukje groter wordt?

De voorzitter:

Dank u wel. U vervolgt uw betoog alstublieft.

Minister Harbers:

Er waren nog wat vragen over gesteld die ik, denk ik, ook wel heb beantwoord. Mevrouw Veltman vroeg naar het onderhoud dat we nu gaan doen en of dat goed en volledig wordt besteed. Dat zal zeker moeten, ook om dat kostenefficiënt te kunnen blijven doen. De aanpak die we daarvoor hebben gekozen, is dat juist door structureel de budgetten voor instandhouding te verhogen, maar ook acht jaar te laten voortrollen, we veel meer

duidelijkheid creëren voor Rijkswaterstaat om langjarig aan te besteden. Daarmee zorgen we ervoor dat de kwaliteit van zowel het wegennet als het vaarwegennet structureel omhoog kan gaan, conform de kwaliteitseisen van het basiskwaliteitsniveau dat we vorig jaar hebben afgesproken, en moet Rijkswaterstaat ook in staat zijn om grotere pakketten van beheer, onderhoud, vervanging en renovatie in de markt te zetten.

Dat was ook een van de vragen die mevrouw Veltman had naar aanleiding van bijvoorbeeld de aanbesteding van de Van Brienenoordbrug. Rijkswaterstaat wil die enorme instandhoudingsopgave voor wegen, bruggen, sluizen en tunnels vooral waarmaken. Ze kunnen dat eigenlijk alleen waarmaken samen met de bedrijven die dit werk uitvoeren. Innovatie waar we samen met de markt aan werken, is het bundelen van projecten, zoals een pakket van tien bruggen die achtereenvolgens worden vernieuwd. We hebben natuurlijk in dit land nogal veel bruggen die erg op elkaar lijken. Door dat als pakket aan te besteden, kunnen aannemers tot efficiëntere werkzaamheden komen en mogelijk ook tot een lagere inschrijving, omdat ze innovaties die ze daarin toepassen, ook weer kunnen toepassen in de volgende brug die ze onder handen nemen. Dat zijn leereffecten over de projecten heen, maar geeft ook meer zekerheid bij bedrijven over het uitvoeren van een serie aan projecten, wat investeringen in innovaties veel beter rendabel maakt. Dat is de methode waarop we die grote onderhoudsbeurt meer vorm willen gaan geven.

De andere vraag van mevrouw Veltman ging over de Raad van State-uitspraak over de A15 en ook over de gevolgen die dat heeft voor andere projecten. In de eerste plaats heeft de Raad van State voor de A15 zelf geconcludeerd dat de conclusies uit het stikstofonderzoek juist zijn, maar dat op één onderdeel nog een nadere onderbouwing nodig is. Die dienen we binnen een halfjaar aan te leveren. Daarna kan de Raad van State aangeven of daarmee het tracébesluit van de A15 onherroepelijk wordt. Er ligt nog één ander tracébesluit bij de rechter, namelijk voor de Ring Utrecht. De gevolgen van de A15-uitspraak bekijken we natuurlijk ook voor de onderhanden zaak van de Ring Utrecht. Belangrijk bij deze uitspraak over de A15 is dat die ook het kader geeft voor aanpak en onderbouwing van nieuwe projecten, als we die in de toekomst opstarten, dus daarmee hebben we ook weer wat meer juridische duidelijkheid gekregen.

Dan de vraag van de heer Van Dijk of er genoeg geïnvesteerd is in de regionale ontwikkeling en bereikbaarheid van bedrijventerreinen. De essentie hiervan is dat we nu samen met het ministerie van EZK werken aan het programma Ruimte voor economie. We hebben daarin voluit de erkenning gedaan dat ruimte voor bedrijvigheid natuurlijk ook betekent dat er ruimte voor bereikbaarheid moet zijn. In het programma Ruimte voor economie en het programma Grip op grootschalige bedrijfsvestigingen sturen we dan ook op een integrale ontwikkeling van bedrijventerreinen, om tegelijkertijd ook de hele bereikbaarheid goed te regelen. In de Mobiliteitsvisie en de aankomende herijking van de Goederenvervoeragenda gaan we dat principe verder uitwerken voor de investeringen in de toekomst.

Nu ik toch een beetje in de sfeer van de bedrijvigheid ben, pak ik gelijk maar even de vraag van de heer Bamenga naar de mogelijke differentiatie van de thuiswerkvergoeding. Het ministerie van Financiën is hierbij aan zet. Dat laat in de tweede helft van dit jaar de werkkostenregeling evalueren. De thuiswerkvergoeding is onderdeel daarvan. Vanuit IenW zullen we dat ook nog een keer zo meegeven aan het ministerie van Financiën. Als de evaluatie bekend is, pakken we die weer op, want we

hebben natuurlijk ook de motie-Van Dijk die we aan het uitwerken zijn. Dat zal dan mogelijk in meerdere stappen gaan, want ik ga niet wachten op die evaluatie in de tweede helft van dit jaar om die hele motie af te doen, want er zijn ook een paar dingen die we natuurlijk al eerder kunnen doen.

Ik ga door naar de gemeentelijke verantwoordelijkheid en de auto. Mevrouw Veltman vroeg aan mij om gemeenten op hun verantwoordelijkheid te wijzen. Nu zijn gemeenten zelf verantwoordelijk voor het lokale beleid. Dat weet zij als oud-wethouder. Tegelijkertijd hebben we in de toekomstvisie automobilititeit, die we vorig jaar hebben gepubliceerd, onderbouwd dat de auto een belangrijk vervoermiddel voor de Nederlanders is en ook zal blijven. Het is het meest gebruikte vervoermiddel van Nederland, in ieder geval in kilometers. Nu wij als kabinet integrale maatafspraken maken met de regio's aan de MIRT-tafels voor de bereikbaarheidsprogramma's en bij de woningbouwafspraken, geven wij ook altijd die erkenning mee. We spreken gemeenten ook aan op hun verantwoordelijkheid om banen en voorzieningen voor iedereen bereikbaar te houden, dus ook als mensen een deel van de reis of de hele reis naar hun werk met de auto maken of moeten maken, omdat het anders niet bereikbaar is. Verder hoort bij een aantrekkelijke woonomgeving ook dat je mensen in dat opzicht de keuze laat met welk vervoermiddel ze zich willen voortbewegen. Dus dat heeft inderdaad voortdurend een plek in de discussies aan tafel. Je ziet gelukkig veel gemeenten die dat heel serieus oppakken, al is het maar om op die manier aantrekkelijke woonwijken te creëren, want er zullen vaak mensen komen wonen die ook weer over een auto beschikken of graag willen beschikken.

Dan de nationale aanpak voor zelfrijdend vervoer.

De voorzitter:

Ik zie nog een interruptie van mevrouw Veltman. Gaat u uw gang.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank voor het antwoord over de gemeenten. Er zijn inderdaad gelukkig gemeenten die dat ook zo zien. Er zijn ook gemeenten die het wat anders zien. Kan de minister het zich voorstellen dat er echt op gestuurd wordt als er plannen gepresenteerd worden die er toch haaks op staan en waar bijvoorbeeld vanuit het MIRT gelden voor vrijgemaakt zouden moeten worden?

Minister Harbers:

Ik zei niet voor niets dat voor dit soort afwegingen gemeenten autonomie hebben. Afgezien van het programma Woningbouw en Mobiliteit van 7,5 miljard gaan de MIRT-gelden in zijn algemeenheid over de hoofdinfrastructuur van Nederland, dus snelwegen en het hoofdrailnet. Daar kom je dit soort afwegingen weinig bij tegen. Als je met een snelweg aan de gang gaat, is dat natuurlijk om autoverkeer te accommoderen. Ik zie weinig haakjes om te zeggen dat een aanliggende gemeente ergens in een woonwijk nog meer aan de auto moet doen. Dat is dus gewoon de beperking daarbij. Maar in het programma Woningbouw en Mobiliteit hebben we op alle modaliteiten en ook de goede overstapvoorziening tussen de modaliteiten ingezet.

De voorzitter:

Dat is afdoende.

Minister Harbers:

Dan de nationale aanpak van zelfrijdend vervoer. Daarbij zetten we in op slimme inpassing en verantwoorde introductie van geautomatiseerd vervoer. We hebben een nationale aanpak om de ontwikkeling in goede banen te leiden. Ik heb de Kamer daar onlangs over geïnformeerd, en overigens ook over de dilemma's die daarbij spelen en de vervolgstappen in de komende periode. Onderdeel van die aanpak is de verkenning van kansrijke toepassingen met medeoverheden en de sector in de praktijk. Voor verdere uitrol en toepassing in Nederland zijn ook aanpassingen in het juridisch stelsel noodzakelijk. Als ik dat zo voorzie, is dat voor de komende jaren best een forse operatie, al is het maar omdat onze wetgeving bijvoorbeeld volledig uitgaat van het feit dat er een mens in een voertuig zit die verantwoordelijk is voor de besturing van dat voertuig. Als je een aantal jaren of decennia vooruitkijkt, zou dat weleens een totaal ander concept kunnen worden, maar het is best een operatie om dat in de wetgeving door te voeren. Dat vraagt dan waarschijnlijk ook afstemming met andere landen in Europees verband.

In de Kamerbrief zette ik ook uiteen dat er in veel landen ontwikkelingen op dit gebied plaatsvinden. We zijn daar ook met buurlanden naar aan het kijken. Wat Nederland daarbij waarschijnlijk wel onderscheidt, is niet alleen dat wij best ver zijn en een koploperpositie proberen te vervullen, maar ook dat wij waarschijnlijk ook een voorlopersrol hebben bij het vraagstuk hoe zelfrijdende voertuigen samengaan met voertuigen waarin nog een mens achter het stuur zit. Dat is zo vanwege het feit dat we een dichtbebouwd en dichtbevolkt land zijn en dat onze infrastructuur zeer intensief wordt benut. Daar zullen we ook allerlei praktische oplossingen voor moeten vinden, waar we ons verder in verdiepen.

Dan kom ik op een aantal vragen over de wat meer concrete projecten. Ik begin met de werkzaamheden aan de brug bij Purmerend op de A7. De heer Van Dijk vroeg of we goed voorbereid zijn op de overlast en hinder door onderhoudswerkzaamheden. Het antwoord is: ja, we zijn goed voorbereid. Ik zeg er wel bij dat ook dit weer werkzaamheden van de buitencategorie zijn, die niet zonder hinder zijn op te lossen. Hiervoor geldt hetzelfde als vorig jaar bij de aanpak van de Haringvlietbrug en de Heinenoordtunnel in de Hoeksche Waard. Rijkswaterstaat pakt altijd verantwoordelijkheid voor de maatregelen om de omgeving van de werkzaamheden bereikbaar en toegankelijk te houden. Rijkswaterstaat heeft een hinderaanpak, die ook hier is gevolgd. Dat betekent in de praktijk dat er in de ruime periode vooraf zeer intensief overleg is met alle betrokken partijen in de omgeving, van zorg en de gemeente tot scholen, bedrijventerreinen et cetera.

Er wordt ook altijd een impactanalyse gedaan. De heer Van Dijk vroeg nog of daar een handreiking van te maken is. Volgens mij worden er allerlei vragenlijsten en protocollen gevolgd. Ik zal even bekijken of dat ook de status van een officiële handreiking moet hebben. Maar weet dat die werkzaamheden sowieso wordt gedaan en dat zo nodig ook wat meer onorthodoxe maatregelen niet geschuwd worden. Rond de A7 is er bijvoorbeeld fors ingezet op extra ambulancescooters. Vorig jaar is er in de Hoeksche Waard ook extra ingezet op meer tijdelijke medische posten op het eiland zelf, en zo nodig inzet van ambulancehelikopters. Want we weten ook dat we in een aantal regio's aan het werk gaan waar het aantal omrijdroutes traditioneel en geografisch gezien dun gezaaid is.

De voorzitter:

Mag ik u onderbreken? De heer Olger van Dijk wil graag zijn laatste interruptie besteden aan dit punt.

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

Ja, want dit is belangrijk. Het beheer en onderhoud gaan ontzettend toenemen. We weten dat ook de overlast en hinder gaan toenemen, en die horen er ook bij, maar het is wel ingewikkeld. Ik vraag me af of de hele samenleving echt ingericht is op wat dit gaat betekenen. Ik ben blij met de beweging die de minister maakt om nog eens te kijken naar wat er al is, in brede zin. Er zijn kleine en grote projecten. Ik denk dat het goed is om, ook bij de kleinere projecten, hier goed naar te kijken en ook de verbreding te maken naar de spoorprojecten. Misschien kan de minister daar nog een toezegging over doen. Amersfoort ligt er deze zomer zeven weken uit. Ik moet nu al anticiperen op hoe ik het dan ga doen, want ik ben voor een deel van de trein afhankelijk. Zou de minister daar ook het spoor bij kunnen betrekken en daar nog eens goed naar kunnen kijken?

Minister **Harbers**:

Ja. Zowel ProRail als Rijkswaterstaat heeft voor dit soort situaties alle draaiboeken klaarliggen. Het is natuurlijk in de afgelopen jaren al vaker voorgekomen dat er, bijvoorbeeld in de zomerperiode, een aantal stations voor langere tijd buiten dienst werd gesteld. Op de weg hebben we daar helaas inmiddels ook ervaring mee. Ik zei er ook bij — dat hebben we vorig jaar ook in het basiskwaliteitsniveau aangegeven — dat het vaker voor zal komen dat je bij grootschalige renovatie- en vervangingswerkzaamheden bepaalde infrastructuur als het ware in een korte, grote klap aanpast. Dat hebben we een paar jaar geleden op de A12 gezien. De A12 was een aantal weken gesloten, zodat in één keer alle werkzaamheden gedaan konden worden. Dat heeft er simpelweg ook mee te maken dat je op een gegeven moment op de markt ook geen aannemers meer vindt die voldoende mensen beschikbaar hebben die dit werk altijd bij nacht en ontij willen doen. Soms kan het ook gewoon veel sneller als je overdag kunt werken op een snelweg die volledig is afgezet.

Daarnaast doen we nog twee dingen. Eén is dat we de werkzaamheden van Rijkswaterstaat en ProRail langjarig vooruitplannen in samenhang met elkaar, zodat je voorkomt dat in een regio het spoor en de weg er tegelijkertijd uit liggen. Het tweede is dat er bij die grote onderhoudsbeurt van Nederland in een veel groter gebied wordt gekeken naar de planning van de werkzaamheden, zodat je ook voorkomt dat logische omrijdroutes niet op gegeven moment ook zelf onder handen worden genomen. Dat betekent dus ook dat de komende jaren dit soort planningen provincie- en regio-overstijgend worden gemaakt.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Gaat u verder.

Minister **Harbers**:

De vraag van de heer Van Dijk was ook nog wat dat allemaal kost. Er zijn natuurlijk twee dingen. Je maakt kosten voor extra maatregelen. Ik heb ze hier niet paraat voor de werkzaamheden bij Purmerend. Ik weet dat die vorig jaar bij de Hoeksche Waard in de orde grootte van een aantal miljoenen lagen, bijvoorbeeld voor de beschikbaarstelling van extra medisch personeel op het eiland, de inzet van een ambulancehelikopter et cetera. Daarnaast kunnen burgers en bedrijven natuurlijk getroffen worden en daadwerkelijk schade leiden. Die kunnen een beroep doen op de regeling voor

nadeelcompensatie. Bij Rijkswaterstaat worden door een onafhankelijke commissie claims van binnengekomen partijen beoordeeld. Maar vanzelfsprekend heb ik er nog geen inzicht in of dat in deze situatie tot claims gaat leiden en in welke omvang.

Een andere concrete vraag ging over het aanvalsplan voor fatbikes. Dat komt op zeer korte termijn. Volgens mij zijn vandaag alle parafen binnengekomen. Ik denk dat als we niet de regel hadden dat we tijdens het debat geen stukken naar de Kamer mogen sturen, het er wellicht zelfs tijdens dit debat al zou zijn geweest. Nu zal het er dan vanavond of morgen zijn.

Waarom liggen de onveilige fietspaden vooral in Zuid- en Oost-Nederland? Dat zou ik eerlijk gezegd niet weten. Ongetwijfeld liggen daar verschillende factoren onder. We kunnen nog weleens even verder in onze systemen kijken of we daar nog wat meer over kunnen zeggen. Dan zal ik dat terugkoppelen in een volgende voortgangsbrief over het onderwerp verkeersveiligheid, neem ik aan. We bekijken in het kader van de begroting natuurlijk ook nog of we iets kunnen doen aan het acuut aanpakken van de 3% onveilige fietspaden.

Dan kom ik op de Prinses Margrietunnel. O, dat antwoord ben ik nu weer kwijt. Ik had het hier net ergens. Ja, ik heb het hier. Gewoon in alle eerlijkheid: natuurlijk baal ik er ook van dat de werkzaamheden aan de Prinses Margrietunnel langer duren. Tegelijkertijd is het natuurlijk ook wel weer een uniek object, waarbij we om goede redenen dachten er echt wel goed aan te doen om de grondwaterstand niet aan te tasten in dat gebied. Dat blijkt dus nu wel tot wat complicaties te leiden, waardoor de werkzaamheden langer duren.

De heer De Hoop vroeg wat we kunnen doen om tegenvallers als deze in de toekomst te voorkomen. Helemaal te voorkomen zijn ze niet. Ik hoop eerlijk gezegd ook dat we dit soort situaties vooral niet ieder jaar tegenkomen. Hier was geen sprake van achterstallig onderhoud, maar waren er opeens calamiteiten met een tunnel. De echte, realistische inschatting is dat het dus echt wel een jaar langer gaat duren. Vanzelfsprekend geldt, zoals voor al dit soort projecten, dat we het niet zullen laten als we ergens kunnen versnellen. Ik hoed mezelf er ook een beetje voor om te optimistisch te zeggen dat het wel in orde komt. Daarom heb ik het veiligheidshalve toch maar even bij deze inschatting gelaten.

En dan gaan we, om dit blok af te sluiten, helemaal door naar de verre toekomst. Mevrouw Veltman vroeg naar een hyperloop en elektrisch vliegen op korte afstand, en ook naar de rol van luchtvaart in ...

De voorzitter:

Sorry. Ik wil u even onderbreken, want de heer De Hoop wil toch graag nog reageren op uw betoog. Ik wil hem daar de gelegenheid voor geven voordat u gaat afsluiten met de verre toekomst.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dan toch even op dit punt. Ik begrijp dat we heel veel zaken niet kunnen voorkomen. Wel zijn er een aantal jaren daarvoor, in eenzelfde soort situatie als bij de Prinses Margrietunnel, grondankers doorbroken. Dat was bij Goeree-Overflakkee, zeg ik uit mijn hoofd. Ik vraag me het volgende af. Er zijn in dezelfde tijd meerdere van dit soort

constructies gebouwd. Wordt de kennis bij de aanpak van de Prinses Margrietunnel ook meegenomen om nog beter te monitoren? Hoe kunnen we vergelijkbare infrastructuurprojecten die in dezelfde tijd zijn gebouwd nog beter monitoren om dit eerder door te hebben waar we dat kunnen?

Minister Harbers:

Dat gebeurt. De Vlaketunnel in Zeeland lijkt hierop, maar de oorzaak voor het breken van de grondankers was daar toch echt anders. Naar aanleiding van de calamiteit bij de Prinses Margrietunnel is er vorig jaar ook onderzoek gedaan naar welke andere objecten uit die tijd mogelijk hetzelfde euvel hebben. Die zijn allemaal in beeld en worden ook allemaal intensief gemonitord. Bij een daarvan is afgelopen najaar ook gebleken dat er mogelijk iets aan de hand is. Dat wordt nog intensiever gemonitord. Dat gaat om de Vollenhoventunnel bij Zeist. Ze zijn dus allemaal in beeld en aan de hand van de ervaringen bij de Prinses Margrietunnel proberen we zelf ook de kennis op te bouwen die je liever niet wilt toepassen, maar wel beschikbaar hebt op het moment dat er ergens wat gebeurt.

Tot slot nog even de hyperloop, elektrisch vliegen op korte afstand en de rol van de luchtvaart. De rol van de luchtvaart wordt meegenomen in de Mobiliteitsvisie. Ik denk dat we het over twee weken nog heel uitvoerig gaan hebben over de luchtvaart in het commissiedebat Luchtvaart. We willen de Mobiliteitsvisie zo opbouwen dat we in de toekomst, in de komende decennia echt nieuwe ontwikkelingen die nu nog niet in onze modaliteiten zitten, zoals de hyperloop, vanzelfsprekend goed kunnen inpassen in ons mobiliteitssysteem. Ik zeg er wel bij dat het bouwen van een netwerk voor de hyperloop qua investering echt next level zal zijn. Het lijkt, ook vanwege de hoge snelheid, iets voor de wat langere afstanden. Tegelijkertijd zou het ook technologisch heel interessant kunnen zijn. We blijven die ontwikkelingen dus op de voet volgen.

Datzelfde geldt voor de ontwikkeling van kleine elektrische vliegtuigen op korte afstand. Ik heb zelf vorig jaar bij een werkbezoek in de VS ook al zo'n nieuwe ontwikkeling gezien. Als ik rondkijk in Nederland, zie ik nog niet een-twee-drie dat ze op grote schaal inpasbaar zijn. Dan kom ik weer terug op het feit dat we best een dichtbebouwd land zijn met een luchtruim dat al knap vol is. Hier en daar is er ook nog wel discussie over de vraag wat we met het luchtruim moeten doen. Dat is ook niet zomaar gereguleerd. Dat alles laat onverlet dat we ook daar de ontwikkelingen goed volgen. Zeker ook rond elektrisch vliegen an sich proberen we echt wel voorop te lopen in de ontwikkeling van de technologie. Daartoe hebben we ook initiatieven ontplooid, bijvoorbeeld in Caribisch Nederland. Qua afstanden zit dat waarschijnlijk in de eerste tranche, die er goed voor in aanmerking zou komen. Ook in Nederland, op vliegveld Eelde of Teuge, zijn er ontwikkelingen om te gaan pionieren op het gebied van elektrisch vliegen. We gaan bekijken waartoe dat leidt.

Voorzitter. Dat was wat mij betreft mijn beantwoording in de eerste termijn. Ik geef u in overweging om de staatssecretaris het woord te geven.

De voorzitter:

Hartelijk dank voor uw betoog. Dat lijkt me een heel goed moment om het woord te geven aan de staatssecretaris, maar niet voordat er nog wat interrupties aan u zijn. Ik heb niet gezien wie de eerste was, maar ik zie ook dat het niet uitmaakt. Ik geef de heer De Hoop dan nog het woord voor een interruptie aan de minister.

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

Ik had dit punt nog niet in mijn bijdrage kunnen maken, maar ik wil toch nog een vraag aan de minister stellen. Mijn fractie is wel een beetje geschrokken van het TNO-rapport over vervoersarmoede. Over de accijnsverlaging, de 1,2 miljard euro die daar vorig jaar aan is uitgegeven, zegt TNO: "Ongeveer 98% van de kosten van deze maatregel komt ten bate van minder kwetsbare of niet kwetsbare huishoudens." Ik ben daar echt wel van geschrokken. De minister heeft in zijn eigen reactie gezegd dat er een aantal zaken niet zijn meegenomen, zoals ov-bereikbaarheid, lagere bereikbaarheid, reisgedrag, reisafstand en reismotieven. Ik zou de minister willen vragen of hij het nuttig vindt om een vervolgonderzoek te doen, juist naar de perspectieven die ook volgens de minister zelf niet goed genoeg zijn meegenomen, en om te kijken hoe we vervoersarmoede wel efficiënt en effectief kunnen aanpakken.

Minister **Harbers**:

Ik moet u heel eerlijk bekennen dat u mij nu overvraagt in de eerste termijn, al is het maar omdat ik dit thema mentaal, in mijn hoofd, een beetje heb gereserveerd voor het door de Kamer aangevraagde plenaire debat hierover. Ik zou eigenlijk willen voorstellen om de Kamer vooruitlopend op dat debat misschien nog een aanvullende brief te sturen waarin we op deze vragen ingaan. Op dit moment heb ik die dingen nog niet paraat en kan ik daar niet op ingaan.

De **voorzitter**:

Is uw vraag afdoende beantwoord, meneer De Hoop?

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

Ja, als dit niet als laatste interruptie wordt meegeteld. Het is fijn als de minister toezegt dat hij daar vóór het debat nog schriftelijk op terugkomt. Het gaat gewoon om heel veel geld. Dan is het wel fijn om daar wat meer over te weten.

Minister **Harbers**:

Een kleine spoiler: ik denk niet dat we automatisch weer meteen tot vervolgonderzoek besluiten — daar ga ik in de brief verder op in — omdat we de afgelopen jaren al best veel onderzoeken hebben gedaan naar veel van die aspecten. Het zou echt een kennisleemte moeten invullen. Maar daar zullen we in de brief op ingaan.

De **voorzitter**:

Voor de administratie: u heeft nog één interruptie over, meneer De Hoop.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik had nog een vraag over Betalen naar Gebruik. Ik heb de antwoorden van de minister gehoord, maar wat mij betreft waren die nog wel wat procesmatig. Het ging over het feit dat het controversieel verklaard is en dat er allerlei voorbereidingen gemaakt zijn, maar dat er veel aspecten in zaten waar nog politieke keuzes over gemaakt moesten worden. Ik zou de minister toch willen vragen om inhoudelijk te reageren op de vraag hoe hij een systeem van eerlijke autobelasting waardeert, om verdere filevorming tegen te gaan.

Minister **Harbers**:

Ook hier: het onderwerp is door de Kamer controversieel verklaard. Ik vind het dus eigenlijk een beetje raar om mij dan nu om mijn mening te vragen. Er zijn heel veel

systemen van autobelasting. De huidige motorrijtuigenbelasting en accijnzen hebben ook een bepaalde mate van rechtvaardigheid. Dat is ook een soort van betalen naar gebruik, maar dan aan de pomp. Het is echt aan de Kamer om tot een coalitieakkoord te komen, en dan is het aan een missionaire regering om hierop te reageren. Het coalitieakkoord waar dit in stond, is vervallen met de val van het kabinet.

De voorzitter:

Ik kijk nog één keer naar de leden of dit afdoende is, of dit voldoende vragen zijn aan de minister. Dan ga ik toch echt de stap maken naar de beantwoording in eerste termijn van de staatssecretaris. Dat gaan we nu doen. Aan u het woord, staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Allereerst. Zoals de minister net al aangaf in zijn bijdrage, gaan we fors investeren in de Brainportregio. Aanvullend op de eerdere beslissingen in het MIRT wordt er geïnvesteerd in station Eindhoven. Daar komt meer ruimte voor treinen, bussen, fietsen en woningbouw. Daarnaast worden er maatregelen genomen zodat er meer snelbussen in de regio kunnen gaan rijden, bijvoorbeeld van Eindhoven Centraal naar Veldhoven en over de A2/N2. Zo worden de verschillende campussen in de regio snel en makkelijk met elkaar en met Eindhoven Centraal verbonden. Daar ben ik natuurlijk heel erg blij mee.

De minister gaf ook al aan dat het bereikbaar houden van Nederland een fikse opgave is. Op dit moment zijn het aanbod van en de vraag naar openbaar vervoer nog steeds niet terug op het oude niveau van voor de coronapandemie. We verwachten op lange termijn wel nog steeds groei. Daarom is bijvoorbeeld in de nieuwe concessie van het hoofdrailnet meer flexibiliteit ingebouwd, om tegemoet te komen aan veranderende reizigerspatronen.

Het in stand houden van het Nederlands spoornet wordt een steeds grotere opgave. Een deel van de infrastructuur is in toenemende mate toe aan vernieuwing. Er zijn keuzes nodig om ook langjarig de opgaven en het budget met elkaar in balans te houden. Daarom heb ik samen met ProRail een basiskwaliteitsniveau spoor uitgewerkt, naar analogie van het basiskwaliteitsniveau op de Rijkswaterstaatnetwerken van vorig jaar. Ik heb de Kamer recent met een brief geïnformeerd over dat basiskwaliteitsniveau spoor. Wat is dat nou wat mij betreft? Dat is een stabiel langjarig en robuust onderhoud van het Nederlandse spoor. De uitgangspunten daarbij zijn het borgen van een veilig en betrouwbaar spoornetwerk, haalbaarheid en maakbaarheid en passend binnen de beschikbare budgetten. Dat biedt duidelijkheid over de basiskwaliteit in het hele land.

Bij het basiskwaliteitsniveau zijn keuzes nodig om de instandhoudingsbehoefte, de beschikbare capaciteit voor werkzaamheden op het spoor, de beschikbaarheid van personeel en de middelen op de begroting in een nieuwe balans te brengen. Daarbij denk ik aan efficiëntere uitvoering, gerichte keuzes in maatschappelijke ambities en ontwikkelingen en het kritischer afwegen van beheer en onderhoud van stations en wisselverwarming. Ik zal in de komende periode met ProRail onderzoeken hoe de doelmatigheid van de instandhouding verder kan worden verbeterd. Natuurlijk houden we daarbij ook rekening met de maatschappelijke gevolgen. Zoals in de Kamerbrief over het basiskwaliteitsniveau spoor is aangegeven, is er vanaf 2026 nog een restopgave, een budgettaire opgave. Daarvoor verken ik nog de opties, ook binnen het Mobiliteitsfonds. Daarbij zijn keuzes als een schuif van aanleg naar instandhouding niet

uit te sluiten. In de komende maanden zal ik de dekkingsopties verder uitwerken, maar ik hoor natuurlijk ook graag van de Kamerleden, eventueel nog in tweede termijn, hoe zij tegen de problematiek aankijken en wat zij belangrijk vinden dat ik daarin meeneem.

Voorzitter. Ik heb één klein blokje over het basiskwaliteitsnet spoor en daarna heb ik nog een riedel vragen over allerlei onderwerpen.

Meneer Van Dijk en meneer De Hoop vroegen of de voorgestelde basiskwaliteit voldoende is om de afspraken die met de NS zijn gemaakt in het kader van de nieuwe HRN-concessie voor uitbreiding van de dienstregeling waar te maken. In essentie is het antwoord op die vraag: ja. Om de prestaties op het spoor te borgen, is het noodzakelijk dat het spoor goed onderhouden en vervangen wordt en dat we voldoende budget en capaciteit voor werkzaamheden hebben om die te kunnen uitvoeren. Daarom hebben we dat basiskwaliteitsniveau uitgewerkt. Daarmee is een goede basis gelegd, ook voor uitbreiding van het treinaanbod. De middelen voor productverbeteringen die deel uitmaken van de nieuwe concessie 2025-2033 zijn naast middelen voor het BKN Spoor opgenomen in het MIRT, zoals voor het PHS, het Programma Hoogfrequent Spoor.

Mevrouw Veltman vroeg of het uitgangspunt bij het BKN Spoor is dat de meest belemmerende knelpunten als eerste worden aangepakt en dat de rekening voor de belastingbetaler niet hoger wordt. Het basiskwaliteitsniveau spoor heeft betrekking op de instandhouding van het bestaande spoor en dat gaat niet over de aanpak van knelpunten in de zin van aanleg en uitbreiding. Het gaat zowel om onderhoud als om vervanging. Dat is in zijn geheel prioritair als fundament onder de mogelijke verdere uitbouw van het netwerk. Dat betekent ook dat ProRail de grootste knelpunten als eerste aanpakt. Dat verandert door het basiskwaliteitsniveau niet. Ik stuur op instandhouding met één integraal budget, zodat ProRail daarbinnen vanuit zijn eigen deskundigheid de optimale keuzes kan maken. ProRail optimaliseert daarbij ook op zo laag mogelijke lifecyclekosten van de assets, zodat de rekening voor de belastingbetaler niet hoger wordt.

De heren Van Dijk en De Hoop vroegen ook nog of die differentiatie verder geduid kan worden. De heer Van Dijk legde er heel erg de nadruk op dat de regio mag niet lijden onder de Randstad. Dat ben ik helemaal met hem eens. Ik denk dat die passage in de brief misschien tot iets meer onduidelijkheid heeft geleid dan de bedoeling was, dus ik snap de vraag ook heel erg goed. Met differentiëren doel ik niet op variëren in prestaties of de staat van de infra. Ik bedoel wel dat we kritisch kijken of overal dezelfde ontwerpeisen en functionaliteit nodig is en dat is afhankelijk van het gebruik van het baanvak. Het gaat dan bijvoorbeeld over de aslast van treinen die erop kunnen rijden en het profiel van vrije ruimte naast de trein en zo. We gaan onderzoeken of dat doelmatiger kan zonder dat de regio lijdt onder de Randstad. Misschien even een voorbeeld, zoals ze het mij ook hebben toegelicht. Je hebt bepaalde stukken waar je bijvoorbeeld eigenlijk misschien wel graag een dubbeldekker zou hebben rijden. Dat is in de Randstad. Dan wordt op basis van de keuzes die gemaakt worden toch gekeken of dat niet slimmer kan door daar bijvoorbeeld meer Sprinters overheen te laten rijden. Het heeft dus niet alleen maar te maken met dingen in de regio versus de Randstad. Er wordt gewoon slim gekeken naar hoe je het onderhoud op een goede manier kunt gaan doen de komende jaren.

Meneer Van Dijk vroeg ook nog naar de kosten van instandhouding. Die lopen op, maar

wat is nou precies de budgettaire opgave? In januari heeft de Kamer inzicht gekregen in de financiële opgaven voor het Mobiliteitsfonds. Voor instandhouding spoor gaat het in de periode tot en met 2038 om een aanvullende budgetbehoefte van ongeveer 7 miljard. Daarvan is circa 2,9 miljard voor de periode 2026 tot en met 2030. Dat is dus een heel forse opgave en daarom heb ik ook kritisch gekeken naar de scope van het BKN Spoor. Ik heb ook gekeken naar mogelijke versoeringen en inzet van efficiencymaatregelen, zowel op de korte als op de langere termijn. Daarmee kan ik een heel groot deel van de opgave wel al dekken, maar blijft een deel van de dekkingsopgave over en die kan eigenlijk niet gedaan worden zonder ingewikkelde keuzes te maken die ingepast moeten worden in het Mobiliteitsfonds. De volledige opgave is nog niet helemaal uitgehard, dus ik kan de cijfers daarvan nog niet precies geven.

Meneer Van Dijk vroeg ook of er gekeken wordt naar hogere gebruiksvergoedingen voor vervoerders. Ik breng alle opties in kaart om de resterende budgettaire opgave binnen de kaders van het Mobiliteitsfonds te krijgen. Een verhoging van de gebruiksvergoeding is er daar een van. Net als een schuif van aanleg naar instandhouding kan ik dat niet uitsluiten op het moment.

Meneer Van Dijk vroeg ook nog wat Defensie kan bijdragen aan het toenemende gebruik. Wie gebruikmaakt van het spoor, draagt direct of indirect bij via de gebruiksvergoeding. Het basiskwaliteitsniveau ziet op het in stand houden van het bestaande netwerk. Aanpassingen van het netwerk voor militaire mobiliteit vergen separate aanleginvesteringen, waar op dit moment nog geen sprake van is.

Dat was het einde van dit blokje.

De voorzitter:

Ik kijk even. Ik denk niet dat dat tot vragen leidt. Vervolgt u uw betoog, zou ik zeggen. Gaat uw gang.

Staatssecretaris Heijnen:

Meneer Heutink heeft mij niet echt vragen gesteld, maar maakte wel een aantal statements die mij toch uitlokken om een reactie te geven. Dat gaat bijvoorbeeld over die matige prestaties van NS. Ja, ik kan het niet laten.

De voorzitter:

U kunt dat ook vrij doen hoor, want de heer Heutink heeft geen interrupties meer. Dus gaat uw gang. Dit is een aanmoediging.

Staatssecretaris Heijnen:

Het wordt steeds beter, voorzitter. Even zonder gekheid, ik vind het natuurlijk ontzettend vervelend dat de reizigers met deze prestaties te maken krijgen, want het is cruciaal dat de reiziger kan rekenen op goed en betrouwbaar openbaar vervoer. Ik heb in aanvulling op de gewone verantwoordingsrapportages een brief gevraagd aan NS en ProRail met een nadere toelichting op de behaalde prestaties in 2023 en hoe ze dat willen gaan verbeteren in 2024. Ik heb die brief afgelopen week naar de Kamer gestuurd. Zoals gebruikelijk, zal ik over de prestaties een formeel oordeel vellen op basis van de jaarrapportages van NS en ProRail en die zal ik nog voor het zomerreces met de Kamer delen.

Meneer Heutink had het ook nog over de asielzoekers in het ov. Het uitgangspunt voor het reizen met het openbaar vervoer is dat dat veilig kan, zowel voor reizigers als voor het personeel. Op een aantal plekken in Nederland heeft het openbaar vervoer te maken met specifieke overlast en ook geweld dat veroorzaakt wordt door asielzoekers. Dat heeft de aandacht van de staatssecretaris van JenV. Hij heeft de afgelopen jaren verschillende maatregelen genomen om de overlast te beperken en aanvullend op die maatregelen is het afgelopen jaar door JenV en IenW samen met de sector gewerkt aan een integrale aanpak van overlastgevende asielzoekers in het openbaar vervoer om overlast te voorkomen. Dat heeft geleid tot verschillende pilots en extra maatregelen met betrekking tot vervoersbewijzen, betaalmiddelen en voorlichting. De Kamer is door de minister en de staatssecretaris van JenV op 10 november vorig jaar per brief geïnformeerd over de laatste tussenstand. Voor een nadere toelichting op de aanpak van overlastgevende asielzoekers verwijs ik naar de aanpak van de staatssecretaris van JenV. Ik moet wel zeggen dat hij hier echt heel betrokken bij is. We hebben een aantal keren samen in overleggen gezeten die hierover gingen. Je ziet vaak dat er een heleboel wil is om het te doen, maar dat het in sommige gevallen gewoon niet lukt. Denk aan de ID-controles door handhavers in de trein. Dat mag je alleen doen met boa's die officieel beëdigd zijn door de gemeente, terwijl dat meestal niet geldt voor de boa's die in de trein werken. Zij mogen in het kader van de privacy geen toegang hebben tot bepaalde identiteitsgegevens. Die wet- en regelgeving is er. Dit ligt met name bij JenV, dus ik ga nu een heel klein beetje buiten mijn eigen portefeuille. We zitten te puzzelen hoe we dit kunnen oplossen, want dat willen we allemaal graag. Daar wordt heel intensief over nagedacht, ook door het ministerie van JenV. Ik verwijs meneer Heutink door naar die collega.

Meneer Bamenga had nog een vraag over de Subsidieregeling elektrische personenauto's particulieren. De huidige regeling loopt dit jaar af. De regeling is gericht op particulieren die een kleine en compacte nieuwe of gebruikte auto zoeken. Het meenemen van rechtspersonen in plaats van alleen particulieren vraagt om een totale herziening van de regeling. Het stimuleren van deelauto's vraagt om een nieuwe regeling en om tijd en geld.

Ik heb nog een aanpassing van mijn antwoord op een vraag over deelauto's. Meneer Bamenga zegt: dat aantal is met 23% gestegen en dat moeten we doorzetten. Kan ik mij als missie stellen om overal een deelauto binnen vijf minuten beschikbaar te hebben? Hij vraagt: wat heb ik daar al allemaal aan gedaan? We werken heel erg hard aan het onderwerp deelmobiliteit. Ik ben vorig jaar met medeoverheden een samenwerkingsprogramma gestart: Natuurlijk!Deelmobiliteit. In dat programma werken we onder andere gezamenlijk aan het gelijktrekken van regels en aan een gezamenlijke monitoring en evaluatie, met als doel de verdere deelmobiliteit te bevorderen. Ik kan de ambitie om overal binnen vijf minuten een deelauto te hebben niet uitspreken, want dat is echt aan de markt. Het is een private markt, maar ik wil wel aan de Kamer duidelijk maken dat ik mij aan het inspannen ben om deelmobiliteit en deelauto's verder te brengen en verder te laten groeien. Ik zal de Kamer binnenkort informeren over de voortgang met betrekking tot deelmobiliteit.

Mevrouw Veltman vroeg hoe ik concrete meetbare vorderingen boek als het gaat om de modal shift. Hoeveel spoortreinen zijn er daadwerkelijk meer gaan rijden in het afgelopen jaar? Sinds 2023 is de Subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar water of van weg naar spoor van kracht. Die regeling loopt van 2023 tot 2026. Met die

regeling wordt de verplaatsing van doorgaand goederenvervoer gestimuleerd via een subsidie die gekoppeld is aan het aantal containers dat wordt verplaatst. Ik moet zeggen dat de subsidieregeling een succes is. Vanwege het grote aantal aanvragen in 2023 is het beschikbare budget voor "van weg naar spoor" ook naar voren gehaald. Eind 2023 zijn er modalshiftprojecten gestart om ongeveer 264.000 containers van de weg af te halen. Daar komen dit jaar weer nieuwe projecten bij. Die projecten hebben een looptijd van 24 maanden, dus van twee jaar. De realisatie van die projecten en de verwachte modal shift loopt dus nog.

Mevrouw Veltman had nog een vraag over het rangeren met gevaarlijke stoffen in de Botlek en Pernis. ProRail heeft lekkages geconstateerd in de blusleidingen op de emplacementen. Uit voorzorg wordt er in Pernis en in een deel van de Botlek niet meer met gevaarlijke stoffen gerangeerd. ProRail gaat eerst grondig de oorzaak van de lekkages onderzoeken en bepaalt vervolgens wat nodig is om die te herstellen, voordat het emplacement weer in gebruik wordt genomen. Tot die tijd worden gevaarlijke stoffen op andere emplacementen in de haven gerangeerd om het veilig te laten verlopen. Ik heb deze en eerdere tegenslagen in dit project besproken met ProRail en gevraagd om te komen met een verbeterplan. Ik blijf de komende periode de voortgang op dat project monitoren. Ik zal de directie erop blijven aanspreken tijdens de reguliere overleggen die ik daarmee heb.

De **voorzitter**:

Mevrouw Veltman van de VVD heeft een interruptie over dit onderwerp. Gaat uw gang.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank voor de toelichting van de staatssecretaris. Kan zij misschien toezeggen dat ze de Kamer per brief op de hoogte houdt van de ontwikkelingen? Het duurt namelijk al best wel een tijd en ik denk dat het heel erg van belang is dat die problemen zo snel mogelijk opgelost worden.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja, ik kan toezeggen om dat mee te nemen in reguliere rapportages.

Mevrouw Veltman heeft ook nog gevraagd of er door het verplaatsen van het rangeren van treinen met gevaarlijke stoffen niet ook een toename is van de veiligheidsrisico's. Net heb ik eigenlijk ook al gezegd dat totdat het probleem is opgelost, er op andere plekken wordt gerangeerd.

Meneer Van Dijk vroeg nog hoe het concreet staat met het oplossen van de budgetspanning op het deel Veendam-Stadskanaal. Veendam-Stadskanaal is een project van Groningen. Er zit budgetspanning op het project. De hoogte wordt nu door hen verder uitgewerkt. De planuitwerking van het project kan in de tussentijd wel gewoon doorgaan. Aan het einde van die fase, in de loop van volgend jaar, zal met Groningen moeten worden overlegd hoe de budgetspanning opgelost kan worden.

Meneer Van Dijk had ook nog een vraag over de Nedersaksenlijn. Het toetje is tot het laatst bewaard. Ja, ik ben ook enthousiast over de Nedersaksenlijn. Ik ben vorige week maandag nog in Coevorden geweest om met verschillende partijen uit de regio en uit Duitsland te spreken over het belang van de Nedersaksenlijn. Ik zie de meerwaarde van de lijn voor woningbouw, bedrijvigheid, toerisme en onderwijs. Een besluit over het

vervolg is echter wel aan een volgend kabinet, meneer Van Dijk, zeg ik uiteraard via de voorzitter.

De voorzitter:

Dan bent u aan het einde gekomen van uw betoog. De heer De Hoop heeft nog een interruptie voor u.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Het is meer een algemene vraag aan de staatssecretaris. Ik vind dat er in alle brieven die wij hebben gekregen best wel uitgegaan wordt van de status quo, met name in het openbaar vervoer. U heeft in mijn bijdrage ook gehoord dat GroenLinks-Partij van de Arbeid vindt dat we er nog best weleens wat ambitieuzer in kunnen zijn. Ik weet dat de staatssecretaris wat dat betreft ook echt wel ambitieus is. Ik zou haar eigenlijk gewoon een open vraag willen stellen. Stel dat zij nou een hartenkreet zou mogen doen over wat er nodig is om het openbaar vervoer echt een level omhoog te tillen de komende jaren. Ik wil haar de mogelijkheid geven om die hartenkreet nu te uiten richting de onderhandelende partijen en een nieuw kabinet. Waar ziet u nou nog kansen? Wat zou uw hartenkreet dan zijn?

De voorzitter:

Het woord is aan de staatssecretaris. In de tussentijd doen wij tromgeroffel.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik vind dat een hele goede vraag van de heer De Hoop. Er zijn verschillende antwoorden die ik graag zou willen geven. Maar een van de dingen waarop ik best wel trots ben, is dat wij allebei, zowel de minister als ik, echt hebben gezegd dat we de basis op orde moeten zien te krijgen en dat we dat hebben volgehouden. Als je wilt toewerken naar een stijging van het gebruik van het openbaar vervoer, dan moet dat ook betrouwbaar zijn. Toen wij begonnen, troffen we het volgende aan. Er zijn altijd heel veel nieuwe ambities en dat is prima. Dat is ook voor een deel de politiek. Maar je moet wel altijd bekijken hoe die zich verhouden tot de opdracht die je hebt om dat spoor op een goede manier te onderhouden. In mijn geval gaat het over het spoor; ik zal voor mezelf spreken.

Het is natuurlijk altijd interessant om nieuwe projecten te dekken met bedragen die je eigenlijk nodig hebt voor beheer en onderhoud. Toen wij begonnen, liepen wij daar best wel tegen aan. Door veranderende omstandigheden in de bodem en het waterpeil hebben wij echt geconstateerd dat wij hier wat aan moeten doen. Dat geldt zowel voor weg als spoor. Wij hebben toch echt wel onze rug rechtgehouden en gezegd: wij blijven focussen op het beheer en onderhoud, zodat het basisnet zo robuust mogelijk is. Ik hoop wel mee te geven dat daarop de komende jaren fors wordt ingezet. Ik vind het natuurlijk belangrijk dat de Kamer heel kritisch blijft volgen hoe bijvoorbeeld ProRail daarin handelt, welke keuzes in de aanpak worden gemaakt en of het allemaal op schema ligt. We hebben dat namelijk zo hard nodig. We gaan uit van een groei van het spoor. Laten we dan ook investeren in een goed en degelijk basisnet. Met ambities is natuurlijk niks mis, maar dan wel en-en. Laat het onderhoud niet ten koste gaan van alleen maar nieuwe dingen doen, want dan lopen we over een aantal jaren echt tegen een groter probleem aan.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik kijk nog even naar de leden om te zien of er nog andere interrupties openstaan. Dat is niet het geval. Ik dank de minister en de staatssecretaris voor de beantwoording. We gaan over naar de tweede termijn. Ik kijk even of daar behoefte aan is. Dat is niet het geval bij de heer Heutink en mevrouw Veltman. De heer Olger van Dijk twijfelt nog. Ik kom zo bij u terug. De heer De Hoop heeft wel behoefte aan een tweede termijn. En meneer Bamenga?

Het woord is aan de heer Olger van Dijk voor een korte tweede termijn.

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

Dank voorzitter. Om te beginnen was ik nog vergeten om de minister complimenten te geven voor de voortvarende aanpak van de nationale aanpak voor het spreiden van verkeer. Die zou ik graag bij dezen nog uiten. Bij NSC denken wij namelijk dat die aanpak op de korte termijn wel degelijk verlichting kan bieden. Daar zijn wij dus heel blij mee.

Ik ben ook blij met de toezegging om nog eens te kijken naar de fietspaden in het zuiden en het oosten, en dat mee te nemen in de voortgangsrapportage. Mijn vraag is eigenlijk daarin ook nog mee te nemen hoe die 3% acuut wordt aangepakt. Dat werd wel aangegeven, maar graag ontvang ik nog even een verduidelijking op dat punt.

Toch nog even voor mijzelf: wij krijgen dus waarschijnlijk met Prinsjesdag dat nieuwe afweegkader voor nieuwe investeringen. Als ik het goed begrijp, wordt dat gehanteerd in de fase van MIRT-onderzoek naar verkenning, waarbij je er ook het budget aan gaat toekennen. Nou hebben we er aan het eind van het jaar twee belangrijke te doen. We gaan ervan uit dat er dan een nieuw, missionair kabinet is. Het gaat om de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Mijn vraag is concreet: kan dat daarbij dan ook worden gebruikt?

Tot slot heb ik nog een vraag aan de staatssecretaris over het BKN Spoor, de differentiatie in netwerk en de aslasten. Ik denk dat ik het goed begrijp, maar ik vraag het toch even voor de zekerheid. Neem een lijn als Groningen-Leeuwarden. Dat is enkel spoor. Daar kunnen nu sprinters rijden. Betekent dat heel concreet dat de kans dat daar ooit dubbeldekkers kunnen rijden, wel heel klein wordt? Die vraag heb ik nog, gewoon ter verduidelijking.

Wat betreft Defensie: begreep ik nou goed dat daar nog naar gekeken wordt? We gaan ook weer een tankbataljon aanschaffen. Ik herinner me uit mijn jeugd nog al die langsrijdende tanks op treinen. Het lijkt me dat dit nogal wat doet voor de aslast. Wordt daar nu ook naar gekeken?

De **voorzitter**:

Dank voor het gebruik van uw volledige tweede termijn. Ik wil graag aan de heer De Hoop meegeven dat we ruim een minuut hebben voor de inbreng in de tweede termijn. Gaat uw gang.

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

Dank voorzitter. Ik heb toch behoefte aan een tweeminutendebat. Laat ik beginnen met dat ik beide bewindspersonen een compliment wil geven. Als je kijkt naar de investeringen die naar infrastructuur gaan, vind ik dat zij de afgelopen periode echt een kentering hebben ingezet. Allereerst is er veel meer naar spoor gegaan. Daar ben ik

echt heel blij mee. De tweede kentering is dat we eerst ook echt naar de basis hebben gekeken. Want inderdaad: niet alles kan. Ik vind echt dat er een goede weg is ingeslagen door het kabinet. Ik heb ook op heel veel dingen wél kritiek gehad, maar hiermee ben ik echt heel blij. Ik hoop ook dat de nieuwe bewindspersonen en de onderhandelende partijen meeluisteren en daarin het voorbeeld volgen, en dat we echt kiezen voor fatsoenlijk onderhoud. Het gaat om de infrastructuur op orde waar dat kan. Maar juist om en goed onderhoud zijn de komende jaren heel hard nodig, anders ben ik echt bang dat we de komende jaren in een infrastructuurcrisis zitten. We kunnen nu de juiste keuzes maken. Dat zal aan de onderhandelingstafel, waar de heer Heutink het debat wel voert, vast ook besproken worden. Ik hoop dus dat er goed geluisterd is.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik wil u toch de vraag stellen waarover u een tweeminutendebat zou willen voeren.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Wij zouden toch nog iets meer sturing willen geven aan de keuzes voor het spoor. Wat betreft onderhoud willen wij toch op een aantal punten nog accenten liggen. U kunt in die richting denken.

De voorzitter:

Ik vraag dat natuurlijk omdat de minister en de staatssecretaris u in de tweede termijn wellicht op een aantal punten kunnen overtuigen. Vandaar. Heeft u een punt van orde of een interruptie, meneer Van Dijk?

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ja, omdat we net een tweeminutendebat Spoor hebben gehad over het thema strakkere regie. Er zijn allerlei moties ingediend. Daarover gaan we dinsdag nog stemmen. Ik zou de heer De Hoop toch willen vragen of het wel echt noodzakelijk is om dan weer een tweeminutendebat aan te vragen.

De voorzitter:

Daar gaan de individuele leden en fracties over. Ik heb net gevraagd waarover het gaat. Wellicht kan de heer De Hoop in de tweede termijn nog overtuigd worden, maar het staat eenieder vrij om een tweeminutendebat aan te vragen. Heeft u daarop nog een reactie, meneer De Hoop?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ja, want het is een vraag aan mij. Dit is wel het moment waarop wij als Kamer nog kunnen sturen richting de volgende MIRT-periode. En laat ik even heel eerlijk zeggen: er zitten hier natuurlijk partijen aan tafel die daar ook andere mogelijkheden voor hebben, die mijn fractie gewoon niet heeft. Die heb ik bij het tweeminutendebat nog wel en daarom wil ik daar graag gebruik van maken.

De voorzitter:

Helder. Ik kijk even of de heer Bamenga van D66 nog een inbreng in de tweede termijn wil leveren. Ja? Gaat uw gang.

De heer Bamenga (D66):

Heel erg kort. Het is eigenlijk meer een opmerking, want ik was tevreden met de

antwoorden van de bewindspersonen. Dank daarvoor.

Ik wil toch even iets opmerken. Er is in dit debat een paar keer gesproken over overlastgevende asielzoekers. De heer Heutink en de staatssecretaris hebben daar een aantal keer aan gerefereerd. Ik begrijp dat dat in onderzoeken en rapporten te lezen is en dat vooral daaraan gerefereerd wordt, maar er bekruipt mij een bepaald gevoel, namelijk dat dit heel stigmatiserend kan werken. Op het moment dat je spreekt over overlastgevende boeren, overlastgevende asielzoekers of overlastgevende ... Het gaat iedere keer om bepaalde groepen, terwijl er gewoon sprake is van overlast. Die mensen moet je aanpakken. Wat is de volgende stap? Dat is net al gezegd. Misschien moeten we extra gaan controleren. Maar hoe zien die asielzoekers in die treinen er dan uit? Hoe ga je ze oppikken? Voordat je het weet, zit je in een molen waarin je etnisch profileert. Daar wil ik voor waken. Daar gaat mijn opmerking over. We moeten er in de Kamer voor uitkijken dat we bepaalde groepen verder stigmatiseren.

De voorzitter:

Dat roept een interruptie op van de heer Heutink van de PVV.

De heer Heutink (PVV):

D66 zet de grenzen wagenwijd open en zegt nu in dit debat dat we de problemen die worden veroorzaakt dankzij het beleid van D66, niet mogen benoemen. Dat is wat hier gebeurt. Ik zou D66 willen vragen om ditzelfde betoog nog eens te houden voor het spoorpersoneel dat in het gezicht gespuugd wordt, voor de mensen die niet meer in de trein durven en voor de mensen die in de trein of bus belaagd worden. Als D66 dit ook durft te zeggen tegen die mensen, dan wens ik hem daar succes mee, maar het is volledig absurd dat we dit probleem vandaag niet mogen benoemen van D66. Nogmaals, wij blijven dat consequent doen.

De voorzitter:

Ik hoorde geen vraag.

De heer Bamenga (D66):

Ik wil hier toch op reageren. In tegenstelling tot de PVV respecteren wij wel de Grondwet. Wij gaan geen mensen beoordelen op basis van allerlei groepskenmerken, wat de PVV wel doet. Je moet de problemen keihard aanpakken, maar je moet mensen niet beoordelen op basis van groepskenmerken, want daar kunnen ze zelf niks aan doen. Dat vinden wij zeer oneerlijk. Wij willen dat ook de PVV de Grondwet en het staatsrecht gaat respecteren, want daar gaat het wat mij betreft om. Daar ging mijn opmerking over. We moeten niet bepaalde groepen verder stigmatiseren die niet voor zichzelf op kunnen komen en wier stem wij niet kunnen horen.

De voorzitter:

Helder. Ik kijk voor de afsluiting nog even rond. Mevrouw Veltman, u heeft nog een opmerking?

Mevrouw Veltman (VVD):

Ja, in tweede termijn. Ik wil de bewindspersonen graag hartelijk bedanken voor alle informatie en voor de antwoorden op de vragen. Ik zie uit naar alle acties die er nog aan komen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we door met de tweede termijn van de regering. Ik wil allereerst graag het woord geven aan de minister. Gaat uw gang.

Minister **Harbers**:

Voorzitter, dank. Ik dank de commissie voor haar aardige woorden in de tweede termijn en voor de complimenten die gegeven zijn.

Er was nog een enkele vraag op mijn terrein. De heer Van Dijk vroeg naar het afwegingskader. Hij zei: als dat er is, kunnen we het dan ook gebruiken? Dat is wel de ambitie. We hebben eerder een brief gestuurd naar de Kamer met de categorisering voor hoe zo'n afwegingskader eruit zou kunnen zien. Dat zou tot inspiratie kunnen leiden. Voor dit vraagstuk geldt: als het er eenmaal ligt op Prinsjesdag, dan kan het verder benut worden.

Misschien nog één zin in reactie op het aangekondigde tweeminutendebat. Ik heb ergens aan het begin van mijn termijn al gezegd: als daarin beoogd wordt om investeringsbeslissingen nader te beïnvloeden door middel van een motie, dan moet ik erop wijzen dat wij demissionair zijn en dat wij dus geen beleidsrijke begroting gaan vaststellen. Bij de extrapolatie in het Mobiliteitsfonds is het gebruikelijk dat de nieuwe begrotingsmiddelen met voorrang worden ingezet voor beheer, onderhoud et cetera en daarna voor het dekken van doorlopende verplichtingen en het opvangen van risico's en tegenvallers. Daarna kun je een integrale afweging maken om te zien of je nog extra dingen kunt doen. Maar wij zijn demissionair, dus als er een motie wordt ingediend die zegt "doet dit of dat met nieuwe investeringen", dan zullen we de uitvoering daarvan aan een nieuw kabinet laten. Wellicht zou dat nog kunnen helpen in het overwegen of een tweeminutendebat moet plaatsvinden en, zo ja, wanneer.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De staatssecretaris nog voor de tweede termijn?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja, ik wilde misschien toch nog even op de heer Van Dijk reageren. Dat betreft de manier waarop we omgaan met het BKN Spoor. Utrecht-Leiden is misschien een goede verbinding om als voorbeeld te nemen. Die ligt niet bepaald in de regio zoals wij, denk ik, "de regio" beschrijven. We hebben de keuze om heel veel geld in de slappe bodem te steken om daar met een dubbeldekker te gaan rijden, of het geld anders in te zetten en daar bijvoorbeeld met een sprinter te rijden. Dat is een afweging. Die gaan we richting de zomer maken, maar de heer Van Dijk weet dat ik de komende maanden in elk geval nog wel mee aan tafel zit.

Dan kan ik meteen even een mooi bruggetje maken naar de heer De Hoop, want die vroeg net ook nog: wat zou je nou doen als je nog wat zou mogen meegeven? Een van de andere dingen die ik echt zou willen meegeven — ik kan het toch niet laten als ik hier spreek voor de relatief nieuwe commissie — is echt zorgen voor een goede spreiding door heel het land, want daar hebben wij ook heel veel op ingezet de afgelopen jaren. Ik heb ook zelf best een moeilijke keuze moeten maken met de Noord/Zuidlijn toen we echt een flinke bezuiniging voor de kiezen hadden. Het alternatief was geweest om een

heleboel kleine projecten in de regio te temporiseren. Dat zijn keuzes die uiteindelijk bewust gemaakt zijn zoals ze gemaakt zijn. We gaan natuurlijk ons best doen om ook daar alle inspanningen te leveren, maar dat je altijd het belang van de regio en van heel Nederland op een goede manier voor ogen houdt, gaat mij heel erg aan het hart, en ik denk de Kamerleden die hier zitten ook.

Dan nog over het vervoer van militair materieel. Dat gebeurt vooral van Vlissingen en Rotterdam naar Duitsland en Polen. Juist op die trajecten is het natuurlijk erg belangrijk om de baanstabieleit op orde te hebben, dus dat is een terecht punt. De aandacht daarvoor is door de oorlog in Oekraïne sterk gestegen. We zijn daarom in overleg met de collega's van Defensie om te zien hoe we zo goed mogelijk op het spoor en de vervoersvraag die er mogelijk is, kunnen inzetten. Die overleggen lopen dus. Mocht daar nog nieuws over te melden zijn, dan zullen we dat uiteraard aan de Kamer laten weten.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we hiermee aan het einde gekomen van de tweede termijn van de kant van de regering. Dan hebben we nog wat administratie te doen met elkaar voordat we dit debat gaan beëindigen.

Allereerst is er door het lid De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid een tweeminutendebat aangevraagd. Er zijn ook nog een aantal toezeggingen gedaan over brieven aan de Kamer. Die loop ik even langs en dan kijken we of die goed genoteerd zijn. Het is een viertal.

- De eerste is dat de minister toezegt de maatschappelijke opbrengsten op te nemen in de voortgangsrapportage en inzicht te geven in de doeltreffendheid van bestedingen, en daarbij rekening te houden met extra inspanningen die gemeenten en regio's daarvoor moeten plegen. Dit is een toezegging aan mevrouw Veltman van de VVD in haar rol van rapporteur woningbouw en mobiliteit.
- Dan de tweede toezegging. De minister zegt toe om in een verzamelbrief verkeersveiligheid in te gaan op de regionale verschillen in de breedte van fietspaden. Dat is een toezegging aan de heer Olger van Dijk van NSC.
- De minister zegt toe om in een brief nader in te gaan op het rapport van TNO over vervoersarmoede en zal deze brief aan de Kamer doen toekomen vóór het plenaire debat over vervoersarmoede. Dat is een toezegging aan de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid.
- De vierde en laatste toezegging. De staatssecretaris zegt toe de Kamer te informeren over de voortgang van het oplossen van de problematiek bij een rangeerterrein voor gevaarlijke stoffen in Pernis. Dat is een toezegging aan mevrouw Veltman van de VVD.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Voorzitter, het is Botlek en Pernis.

De voorzitter:

Botlek en Pernis is het. Hartstikke goed. Dat waren de toezeggingen zoals genoteerd. De heer Olger van Dijk heeft nog iets voor de administratie. Daar komt hij op terug. Helemaal goed.

Dan zijn we toch binnen de termijn van drie uur, binnen tweeënhalf uur, aan het einde gekomen van dit debat over de strategische keuzes bereikbaarheid. Ik wil iedereen die op de publieke tribune dit debat heeft gevolgd hartelijk danken voor de belangstelling, en ook de mensen die dat via de livestream hebben gedaan. Dank aan de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voor hun aanwezigheid en de ondersteuning. Dank aan de leden voor dit debat en aan de griffie voor de ondersteuning.

Sluiting 17.33 uur.